



## Фінансовий механізм реалізації державної політики у сфері залізничних вантажних перевезень

Ольга І. Жук <sup>1\*</sup> ● Наталія В. Гой <sup>2</sup> ● Михайло М. Нагорняк <sup>3</sup>

<sup>1</sup> Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника (Україна). Завідувач кафедри публічного управління та адміністрування, канд. екон. наук, доцент.

<sup>2</sup> Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника (Україна). Доцент кафедри публічного управління та адміністрування, канд. екон. наук, доцент.

<sup>3</sup> Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника (Україна). Професор кафедри міжнародних відносин, д-р політ. наук, професор.

\* Автор-кореспондент, e-mail: [olha.zhuk@pnu.edu.ua](mailto:olha.zhuk@pnu.edu.ua)

### СТАТТЯ

### АНОТАЦІЯ

#### Дослідницька

#### DOI:

[10.70651/3041-2498/2025.9.01](https://doi.org/10.70651/3041-2498/2025.9.01)

#### Авторське право

© 2025 авторів



#### Цей твір

ліцензовано на умовах Ліцензії Creative Commons «Із Зазначенням Авторства – Некомерційна 4.0 Міжнародна» (CC BY-NC 4.0).



У сучасних умовах інтеграції України до європейського транспортного простору та поглиблення економічних трансформацій особливої актуальності набуває проблема вдосконалення фінансового механізму у сфері залізничних вантажних перевезень. Фінансове забезпечення функціонування та розвитку цього сегмента транспортної галузі визначає рівень реалізації державної політики, ефективність логістичних процесів та конкурентоспроможність національної економіки. Метою статті є теоретико-практичне обґрунтування шляхів удосконалення фінансового механізму з метою підвищення ефективності реалізації державної політики у сфері залізничних вантажних перевезень. У результаті проведеного дослідження розкрито сутність та структуру фінансового механізму, охарактеризовано його інструменти та функції у транспортній політиці держави. Проаналізовано сучасний стан фінансового забезпечення залізничних вантажних перевезень в Україні з урахуванням даних 2020–2024 рр. Визначено основні проблеми чинної моделі фінансування, зокрема: домінування дотаційного підходу, відсутність стабільного джерела капітальних інвестицій, недостатня участь приватного капіталу та слабка інтеграція з європейськими фінансовими інструментами. Запропоновано комплекс заходів щодо вдосконалення фінансового механізму, включаючи диверсифікацію джерел фінансування, активізацію державно-приватного партнерства, стимулювання інвестицій та впровадження цифрових технологій у фінансове управління. Зроблено висновок, що модернізація фінансового механізму є ключовою умовою підвищення ефективності залізничного транспорту, забезпечення його сталого розвитку та відповідності європейським стандартам.

### КЛЮЧОВІ СЛОВА

державна політика, механізми, залізничні вантажні перевезення, інвестиції, податкова політика, економічна ефективність, фінансовий механізм, соціально-економічний розвиток, сфера залізничних вантажних перевезень, АТ «Укрзалізниця».



## Financial Mechanism for Implementing State Policy in the Field of Railway Freight Transportation

Olga Zhuk <sup>1\*</sup> ● Nataliia Hoi <sup>2</sup> ● Mykhailo Nagornyak <sup>3</sup>

<sup>1</sup> *Vasyl Stefanyk Precarpathian National University (Ukraine). Head of the Department of Public Management and Administration, PhD in Economics, Associate Professor.*

<sup>2</sup> *Vasyl Stefanyk Precarpathian National University (Ukraine). Associate Professor at the Department of Public Management and Administration, PhD in Economics, Associate Professor.*

<sup>3</sup> *Vasyl Stefanyk Precarpathian National University (Ukraine). Professor at the Department of International Relations, Doctor of Political Sciences, Professor.*

\* **Corresponding Author**, e-mail: [olha.zhuk@pnu.edu.ua](mailto:olha.zhuk@pnu.edu.ua)

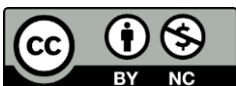
### ARTICLE INFO

### ABSTRACT

#### Research Article

DOI:  
[10.70651/3041-2498/2025.9.01](https://doi.org/10.70651/3041-2498/2025.9.01)

Copyright © 2025  
by authors



*This is an open access journal and all published articles are licensed under a Creative Commons Attribution—NonCommercial 4.0 International (CC BY-NC 4.0)*



In the current conditions of Ukraine's integration into the European transport space and deepening economic transformations, the problem of improving the financial mechanism in the field of rail freight transportation is of particular relevance. Financial support for the functioning and development of this segment of the transport industry determines the level of implementation of state policy, the efficiency of logistics processes and the competitiveness of the national economy. The purpose of the article is to provide a theoretical and practical justification for ways to improve the financial mechanism in order to increase the efficiency of the implementation of state policy in the field of rail freight transportation. As a result of the research, the essence and structure of the financial mechanism were revealed, its instruments and functions in the transport policy of the state were characterized. The current state of financial support for rail freight transportation in Ukraine was analyzed, taking into account data for 2020–2024. The main problems of the current financing model were identified, in particular: the dominance of the subsidy approach, the absence of a stable source of capital investment, insufficient participation of private capital and weak integration with European financial instruments. A set of measures to improve the financial mechanism is proposed, including diversification of funding sources, activation of public-private partnerships, stimulation of investments and introduction of digital technologies in financial management. It is concluded that modernization of the financial mechanism is a key condition for increasing the efficiency of railway transport, ensuring its sustainable development and compliance with European standards.

### KEYWORDS

state policy, mechanisms, rail freight transportation, rail freight transportation sector, investments, tax policy, economic efficiency, financial mechanism, socio-economic development, the field of rail freight transportation, JSC “Ukrzaliznytsia”.

## 1. Вступ

У сучасних умовах трансформації транспортної системи України в контексті євроінтеграційного курсу та відновлення економіки після збройного конфлікту особливого значення набуває підвищення ефективності залізничних вантажних перевезень як ключового елемента логістичної інфраструктури держави. Одним із визначальних чинників, що впливають на розвиток даної сфери, є належне функціонування фінансового механізму реалізації державної політики. Проте на практиці спостерігається фрагментарність фінансового забезпечення, недосконалість тарифної політики, слабка інтеграція приватних інвестицій та недостатня прозорість механізмів розподілу фінансових ресурсів.

Наявні диспропорції між стратегічними цілями транспортної політики та фінансовими інструментами їх реалізації зумовлюють необхідність наукового аналізу функціонування фінансового механізму у сфері залізничних вантажних перевезень. Актуальність дослідження посилюється потребою в розробці дієвих підходів до модернізації галузі, підвищення її конкурентоспроможності та інтеграції до європейського транспортного простору. У зв'язку з цим постає проблема вдосконалення фінансового механізму як системи джерел, інструментів і процедур, що забезпечують ефективну реалізацію державної політики в залізничному секторі.

## 2. Огляд літературних джерел

Аналіз наукових джерел із проблематики фінансового забезпечення залізничних вантажних перевезень свідчить про наявність низки важливих досліджень, водночас виявляючи значущі прогалини, що потребують подальшого розгляду. У межах українського контексту Крикавський та Стасюк [1] виокремили фінансову безпеку залізничної інфраструктури як критично важливий аспект стабільного функціонування галузі, акцентуючи на дефіцитності державного фінансування та ризиках, пов'язаних із застарілим матеріально-технічним парком. Їхні висновки вказують на гостру необхідність оновлення механізмів фінансового регулювання для зменшення вразливості сектору. У сфері законодавчих реформ Malniev [2] підкреслює поступову трансформацію ринку залізничних перевезень України, спрямовану на лібералізацію та підвищення конкуренції, що, за його оцінками, потенційно здатне поліпшити ефективність управління та залучення інвестицій. Водночас автор наголошує, що успіх реформи залежить від адаптації фінансових моделей до нових ринкових умов, що на сьогодні залишається викликом. На міжнародному рівні García-Ródenas et al. [3] запропонували економіко-екологічну модель тарифікації доступу до залізничної інфраструктури, яка враховує не лише фінансові витрати, а й екологічні впливи. Їхні результати демонструють, що збалансована тарифна політика може стати ефективним інструментом стимулювання інвестицій та зменшення негативного впливу транспорту на довкілля, що є актуальним і для України у контексті євроінтеграції. Martseniuk et al. [4] дослідили напрями інтеграції української залізничної системи до європейської мережі, вказуючи на необхідність модернізації як технічної бази, так і фінансових механізмів. Вони наголосили, що адаптація стандартів та фінансових інструментів до європейських норм суттєво підвищить інвестиційну привабливість галузі і сприятиме довгостроковій стабільності. У контексті прикордонної логістики Prytula et al. [5] виявили, що ефективність транспортної інфраструктури у зоні кордону України та ЄС значною мірою залежить від координації фінансових потоків і розвитку партнерських проектів, що сприяють мінімізації витрат і підвищенню пропускної спроможності. Автори підкреслюють важливість узгодження фінансових та регуляторних підходів для забезпечення конкурентоспроможності на міжнародних маршрутах. Nykyforuk et al. [6] звернули увагу на процеси зближення транспортного сектору України з європейськими стандартами, що є одним із ключових чинників досягнення Цілей сталого розвитку та Зеленого курсу ЄС. Вони встановили, що модернізація фінансових механізмів та їх відповідність екологічним та соціальним критеріям є необхідною умовою успішної інтеграції і стійкого розвитку транспортної галузі. Таким чином, існуючі дослідження надають цінні теоретичні та практичні напрацювання щодо фінансового забезпечення залізничних вантажних перевезень, однак значна частина уваги залишається зосередженою на окремих аспектах – фінансовій безпеці, реформуванні ринку або інтеграції до європейських стандартів. Відсутній комплексний аналіз, що поєднує структурний, інвестиційний і тарифний підходи в умовах сучасних викликів, зокрема воєнних та

макроекономічних, що і становить основну прогалину, яку покликане заповнити це дослідження.

### **3. Постановка завдання**

Метою дослідження є обґрунтування теоретичних засад та практичних підходів до вдосконалення фінансового механізму реалізації державної політики у сфері залізничних вантажних перевезень.

Для досягнення зазначеної мети поставлено такі завдання: проаналізувати сутність та структуру фінансового механізму в контексті реалізації державної політики у транспортній сфері; дослідити сучасний стан фінансового забезпечення залізничних вантажних перевезень в Україні; визначити основні проблеми та обмеження функціонування чинного фінансового механізму; запропонувати напрями вдосконалення фінансового механізму з метою підвищення ефективності реалізації державної політики у сфері залізничних вантажних перевезень.

### **4. Методи та матеріали**

У дослідженні використано комплекс якісних та кількісних методів аналізу, що дозволяють всебічно оцінити фінансовий механізм реалізації державної політики у сфері залізничних вантажних перевезень. Основним матеріалом для аналізу слугували офіційні статистичні дані АТ «Укрзалізниця» за період 2021–2024 рр., державні бюджетні документи, аналітичні звіти Міністерства інфраструктури України, Міністерства фінансів, а також інформація міжнародних фінансових організацій (ЄБРР, ЄІБ) щодо залучення інвестицій. Для формування теоретичної бази використано нормативно-правові акти, наукові публікації з проблем транспортної економіки, фінансового менеджменту та державного регулювання.

Методологічною основою стали системний підхід, аналіз і синтез, а також методи порівняльного аналізу динаміки фінансових показників залізничної галузі. Для оцінки структури фінансового механізму застосовано контент-аналіз нормативних документів і програм розвитку.

### **5. Результати та обговорення**

Фінансовий механізм у контексті реалізації державної політики у сфері залізничних вантажних перевезень являє собою сукупність організаційно-економічних інструментів, важелів, джерел фінансування та процедур, за допомогою яких забезпечується мобілізація, розподіл і використання фінансових ресурсів для досягнення стратегічних цілей розвитку галузі. Його функціонування спрямоване на підтримку інфраструктурних проєктів, модернізацію основних фондів, стимулювання інвестиційної активності та забезпечення фінансової стійкості транспортних підприємств [7].

Структурно фінансовий механізм реалізації державної політики у сфері залізничних вантажних перевезень є багатокомпонентною системою, що включає ключові елементи, які взаємодіють для забезпечення ефективного управління фінансовими потоками. Основні складові цього механізму подано на рис. 1.

Фінансовий механізм реалізації державної політики у сфері залізничних вантажних перевезень виконує низку важливих функцій, які забезпечують досягнення стратегічних цілей галузі. Водночас його ефективність безпосередньо залежить від здатності реагувати на зовнішні виклики, забезпечувати цільове використання ресурсів та підтримувати баланс між державними і приватними інтересами. Систематизацію основних функціональних напрямів та відповідних показників ефективності подано в табл. 1.

В умовах воєнного конфлікту та блокування морських портів залізничні вантажні перевезення стали ключовим компонентом логістичної системи України. Вони відіграють стратегічну роль у забезпеченні як внутрішньої мобільності ресурсів, так і експортного потенціалу, особливо щодо агропромислової продукції, металургії та промислових товарів. З огляду на руйнування портової інфраструктури Чорноморського узбережжя, залізниця взяла на себе критично важливу функцію – вивезення зерна, руди, нафтопродуктів, деревини та будівельних матеріалів через західні прикордонні переходи до країн ЄС.



**Рис. 1. Структурні елементи фінансового механізму реалізації державної політики у сфері залізничних перевезень**

Джерело: власна розробка авторів.

**Таблиця 1. Ключові функції фінансового механізму реалізації державної політики у сфері залізничних перевезень та критерії його ефективності**

Функція фінансового механізму	Зміст функції	Критерії ефективності реалізації
<b>Забезпечення ресурсної бази</b>	Формування достатнього обсягу фінансування для реалізації цілей транспортної політики	Повнота та своєчасність фінансування, частка залучених позабюджетних ресурсів
<b>Регулювання ринку транспортних послуг</b>	Вплив на структуру, доступність та конкуренцію в сегменті вантажоперевезень	Стабільність тарифів, рівень конкуренції, частка приватного сектора в перевезеннях
<b>Стимулювання розвитку інфраструктури</b>	Підтримка модернізації та розширення залізничної інфраструктури	Обсяги капітальних інвестицій, темпи оновлення основних фондів, динаміка інфраструктурних проектів
<b>Зниження фінансових ризиків</b>	Мінімізація ризиків неефективного використання ресурсів та фінансової нестабільності	Прозорість витрат, аудит використання коштів, рівень дефіциту/профіциту бюджету транспортного сектору

Джерело: власна розробка авторів.

У контексті дослідження динаміки розвитку залізничних вантажних перевезень в умовах євроінтеграції України доцільним є аналітичний розгляд основних виробничо-економічних показників діяльності АТ «Укрзалізниця» за 2021–2024 рр., представлений у табл. 2. Як свідчать наведені дані, загальний обсяг вантажоперевезень за період 2021–2023 рр. зазнав істотного скорочення – з 314,0 млн тонн у 2021 р. до 148,4 млн тонн у 2023 р., що зумовлено насамперед

наслідками повномасштабної війни, порушенням логістичних ланцюгів, втратою контролю над частиною інфраструктури та зменшенням промислової активності в країні. Водночас у 2024 р. зафіксовано ознаки відновлення – обсяг перевезень зріс до 174,9 млн тонн, що може свідчити про адаптацію компанії до умов воєнної економіки та часткову переорієнтацію маршрутів.

**Таблиця 2. Основні показники діяльності АТ «Укрзалізниця» у сфері вантажних перевезень, 2021–2024 рр.**

Показник	2021 р.	2022 р.	2023 р.	2024 р.
Загальний обсяг перевезень, млн т	314,0	150,6	148,4	174,9
Частка експорту в загальному обсязі, %	35,7	46,1	48,7	48,4
Доходи від вантажних перевезень, млрд грн.	72,3	54,2	72,8	81,8

Джерело: складено авторами на основі Interfax, 2025 [8]; CFTS, 2023 [9]; CFTS, 2022 [10]; Dmytrienko, 2024 [11].

Як свідчать наведені дані, загальний обсяг вантажоперевезень за період 2021–2023 рр. зазнав істотного скорочення – з 314,0 млн тонн у 2021 р. до 148,4 млн тонн у 2023 р., що зумовлено насамперед наслідками повномасштабної війни, порушенням логістичних ланцюгів, втратою контролю над частиною інфраструктури та зменшенням промислової активності в країні. Водночас у 2024 р. зафіксовано ознаки відновлення – обсяг перевезень зріс до 174,9 млн тонн, що може свідчити про адаптацію компанії до умов воєнної економіки та часткову переорієнтацію маршрутів.

Особливої уваги заслуговує динаміка частки експортних перевезень у структурі загального вантажопотоку. Якщо у 2021 р. вона становила 35,7 %, то вже у 2022 р. зросла до 46,1 %, а в 2023–2024 рр. стабілізувалася на рівні понад 48 %. Це свідчить про зростання значущості експортного напрямку в діяльності АТ «Укрзалізниця» та посилення ролі залізничного транспорту в експортноорієнтованій логістиці, що особливо актуально в умовах блокування морських портів.

У фінансовому вимірі доходи від вантажних перевезень демонструють V-подібну динаміку: після спаду у 2022 р. до 54,2 млрд грн (унаслідок зменшення обсягів перевезень та економічного шоку) у наступні роки зафіксовано суттєве зростання – до 72,8 млрд грн у 2023 р. та 81,8 млрд грн у 2024 р. Це може бути пов'язано як із підвищенням тарифів, так і з оптимізацією операційної діяльності, переорієнтацією на більш рентабельні напрямки та активізацією роботи з міжнародними вантажовідправниками.

У сфері залізничних перевезень ключовим фактором економічної стабільності є державне бюджетне фінансування. Незважаючи на стратегічну значущість, його обсяги коливаються, демонструючи як суттєві зниження, так і тимчасові компенсаторні виплати в умовах гострих викликів. Нижче представлено динаміку фінансування АТ «Укрзалізниця» у 2021–2024 рр.

**Таблиця 3. Державне бюджетне фінансування АТ «Укрзалізниця», 2021–2024 рр.**

Рік	Виділено з держбюджету, млрд грн	Характеристика
2021	4,5	На модернізацію інфраструктури та закупівлю пасажирських вагонів
2022	10,095	Підтримка у перший рік війни; значне навантаження на логістику
2023	4,179	Зниження майже в 2,4 раза; лише 4,2 млрд грн використано з 5 млрд грн
2024	7,0	Загалом передбачено в бюджеті; частина – співфінансування міжнародних проєктів

Джерело: складено авторами на основі Railxproua, 2021 [12]; Rail.insider, 2024 [13]; Rail.insider, 2025 [14].

Фінансове забезпечення залізничних вантажних перевезень в Україні упродовж 2022–2025 років характеризується високим рівнем чутливості до зовнішньополітичних викликів і водночас демонструє ознаки поступової адаптації фінансового механізму до умов тривалої нестабільності. Зокрема, у 2022 році, в умовах повномасштабної військової агресії, Укрзалізниця отримала рекордну суму бюджетного фінансування – 10,095 млрд грн, що дозволило

стабілізувати роботу транспортної системи у критичний період. Однак уже у 2023 році обсяг асигнувань скоротився майже вдвічі – до 4,179 млрд грн, з яких фактично було освоєно лише близько 4,2 млрд грн, тоді як 808 млн грн залишилися невикористаними через відсутність належної проектно-підготовки або реалізаційних можливостей.

У 2024 році, попри формальне закладення у бюджеті на 2025 рік понад 7 млрд грн для Укрзалізниці, динаміка фінансування залишалася помірною. Основна частина коштів спрямовувалась на прямі дотації та проекти у співфінансуванні з міжнародними фінансовими організаціями, зокрема Європейським інвестиційним банком (ЄІБ) та Європейським банком реконструкції та розвитку (ЄБРР). Це свідчить про поступовий перехід до більш збалансованої моделі фінансування, орієнтованої на проектно-цільову підтримку модернізаційних ініціатив [15].

У 2025 році спостерігається окремий тренд соціально орієнтованого бюджетного втручання. Так, у травні 2025 року урядом було ухвалено рішення про додаткове виділення понад 4,3 млрд грн з метою забезпечення перевезень внутрішньо переміщених осіб, евакуаційних рейсів та підтримки маршрутів соціального значення. Це вказує на гнучкість державного фінансового механізму та його здатність реагувати на оперативні гуманітарно-логістичні виклики.

Разом із тим, оцінка ефективності бюджетного фінансування залишається актуальною проблемою. Попри видимий приріст обсягів підтримки у 2022 та частково у 2024 роках, постає питання цільового й повного освоєння бюджетних коштів, що підтверджується недоосвоєнням близько 800 млн грн у 2023 році. Динамічні коливання обсягів фінансування упродовж останніх років ускладнюють довгострокове планування капітальних витрат, модернізацію інфраструктури та підтримку стійкої операційної діяльності на ринку вантажних залізничних перевезень.

У 2023 році АТ «Укрзаліниця», реагуючи на військові виклики та злам логістичних мереж, залучила значне міжнародне фінансування. Зокрема, ЄІБ надав державну гарантію на кредит в обсязі 3,9 млрд грн, а ЄБРР – на 2,1 млрд грн [16]. Ці кошти спрямовувались на оновлення рухомого складу та модернізацію інфраструктури, що особливо актуально для перевезення зернових, металу та інших важливих вантажів. Крім того, у межах програми розвитку УЗ державними та міжнародними організаціями спрямовано понад 100 млн євро на розвиток залізничної логістики. Це охоплює проекти з удосконалення ланцюгів постачання, закупівлю нових вантажних вагонів та ремонт мостових переходів. Особливо важливою стала ініціатива ЄБРР щодо гарантії ризикового страхування на суму 110 млн євро [17]. Це покриття дозволяє страхувати щорічно до 1 млрд євро вартості вантажів у транзиті та рухомого складу, забезпечуючи безпечність та передбачуваність перевезень на фоні підвищених ризиків під час війни

У 2024 році капітальні інвестиції АТ «Укрзаліниця» значно скоротилися порівняно з попередніми прогнозами, що створило відчутний дефіцит у фінансуванні сучасності інфраструктури та оновленні рухомого складу [18]. Згідно зі звітом Міністерства фінансів, у 2024 році капітальні витрати були заплановані на рівні 33 млрд грн., але вже в 2026 році вони можуть скласти лише 10 млрд грн., що у 3,3 рази менше за початковий прогноз, і навіть знизитися до 0 грн. у песимістичному сценарії (табл. 4).

**Таблиця 4. Прогнозні сценарії капітальних інвестицій АТ «Укрзаліниця» на 2024–2028 рр.**

Рік	Песимістичний сценарій, млрд грн	Базовий сценарій, млрд грн	Оптимістичний сценарій, млрд грн
2024	33,0	33,0	33,0
2025	5,0	7,0	20,0
2026	-	10,0	35,0
2027	-	10,0	60,0
2028	-	10,0	82,0

*Джерело:* складено авторами на основі Інтерфакс-Україна, 2024 [17].

Таке динамічне скорочення капітальних вкладень покликала на себе гостру увагу як фінансових органів, так і зовнішніх спостерігачів. Імовірність практичного припинення інвестицій у гіршому разі означає відмову від оновлення важливих об'єктів – колійного полотна, мостів, вагонного парку та ремонтних депо. У період, коли вантажні перевезення залишаються

критичними для експортної стратегії України, невизначеність інвестицій ставить під загрозу не лише ефективність виконання логістичних операцій, але й довгострокову конкурентоспроможність УЗ.

Прогноз Міністерства фінансів також передбачає базовий сценарій із капітальними витратами на рівні 10 млрд грн. до 2026 року, що недостатньо для підтримки необхідного циклу оновлення активів та розвитку інфраструктури на сучасному рівні. У разі реалізації оптимістичного розвитку капіталізації – зростання до 82 млрд грн. у 2028 році – можлива масштабна модернізація. Однак це вимагає суттєвого нарощення як внутрішнього, так і зовнішнього інвестування, а наявні бюджетні кошти та фінансова модель УЗ поки що не відповідають таким потребам.

З огляду на результати проведеного аналізу стану фінансування залізничної галузі України та впливу обмежених капітальних інвестицій на модернізацію інфраструктури й оновлення рухомого складу, доцільно запропонувати комплексний підхід до вдосконалення фінансового механізму з метою підвищення ефективності реалізації державної політики у сфері залізничних вантажних перевезень [19]. Насамперед необхідним є формування цільових державних програм інвестування у критично важливу інфраструктуру залізничного транспорту, зокрема у модернізацію вантажних вагонів, оновлення колійного господарства та електрифікацію малоефективних ділянок. Для забезпечення стабільного фінансування таких програм доцільно запровадити багаторівневу систему джерел надходження коштів: поєднання бюджетного фінансування, спеціального фонду розвитку залізничної інфраструктури, а також активне залучення приватних інвесторів на основі державно-приватного партнерства.

Особливу увагу варто приділити трансформації тарифної політики у сфері вантажних перевезень. Сучасна тарифна система потребує перегляду з урахуванням економічно обґрунтованих витрат, інфраструктурних потреб та необхідності забезпечення інвестиційної привабливості. Важливо не лише врівноважити інтереси вантажовласників та перевізників, а й створити прозорий механізм формування тарифів з урахуванням принципів соціальної справедливості та фінансової стійкості оператора інфраструктури. Крім того, слід передбачити запровадження гнучких тарифних коридорів залежно від обсягів перевезень, терміновості та довжини маршрутів. Це дозволить підвищити конкурентоспроможність залізничного транспорту порівняно з автотранспортом, особливо на довгих маршрутах перевезень.

З метою підвищення ефективності використання наявних ресурсів, необхідно активізувати запровадження цифрових технологій у сфері обліку, планування та управління вантажопотоками. Інтеграція систем управління вантажними перевезеннями, побудованих на базі сучасних ІТ-рішень, сприятиме зменшенню простой, покращенню логістики та мінімізації операційних витрат. Це, своєю чергою, забезпечить зростання доходів та зниження витрат у вантажному сегменті. Доцільним є також створення Єдиного реєстру інвестиційних проектів у сфері залізничного транспорту, що дозволить забезпечити координацію дій між зацікавленими сторонами, прозорість та підзвітність при реалізації проектів модернізації.

Окрему увагу необхідно приділити стимулюванню залучення зовнішнього фінансування за рахунок кредитних ресурсів міжнародних фінансових організацій, таких як Європейський банк реконструкції та розвитку, Європейський інвестиційний банк, Світовий банк та ін. Для цього слід сформувати сприятливе нормативно-правове середовище, зокрема щодо забезпечення гарантій повернення інвестицій, захисту прав інвесторів та спрощення процедур доступу до кредитів і грантових ресурсів. Наявність чіткої державної стратегії розвитку залізничної галузі, закріпленої у середньо- та довгострокових програмах, також сприятиме зростанню довіри з боку іноземних партнерів і збільшенню обсягів залученого капіталу. Крім того, необхідно забезпечити ефективний контроль за цільовим використанням фінансових ресурсів через посилення функцій Рахункової палати, впровадження механізмів громадського моніторингу та аудиту, а також регулярну публікацію звітності про результати реалізації інфраструктурних проектів. Такий підхід дозволить мінімізувати корупційні ризики та забезпечити більшу прозорість у управлінні державними коштами.

Отже, вдосконалення фінансового механізму у сфері залізничних вантажних перевезень має здійснюватися через поєднання державного планування, стимулювання інвестицій, тарифної реформи та цифрової трансформації управлінських процесів. Лише комплексна стратегія дозволить підвищити ефективність реалізації державної політики та забезпечити

стійкий розвиток залізничної інфраструктури в умовах обмежених ресурсів та воєнних викликів.

## 6. Висновки

Встановлено, що фінансовий механізм реалізації державної політики у сфері залізничних вантажних перевезень є багатокомпонентною системою, яка включає в себе сукупність інструментів, важелів і методів, спрямованих на забезпечення ефективного функціонування транспортної інфраструктури, оптимізацію фінансових потоків і реалізацію пріоритетів державної політики. Він охоплює такі ключові елементи, як бюджетне фінансування, тарифне регулювання, державні цільові програми, податкові стимули, інструменти державно-приватного партнерства та механізми залучення інвестицій.

Здійснено аналіз сучасного стану фінансового забезпечення залізничних вантажних перевезень в Україні на прикладі діяльності АТ «Укрзалізниця» у 2021–2024 рр. Виявлено, що обсяг перевезень після різкого зниження у 2022 р. через війну поступово відновлюється, а частка експортних перевезень у загальній структурі вантажопотоків стабільно зростає. Попри позитивну динаміку доходів від вантажних перевезень у 2023–2024 рр., фінансова модель залишається вразливою до зовнішніх ризиків, зокрема воєнних загроз, обмеженого доступу до морських портів та зношеності інфраструктури.

Ідентифіковано основні проблеми функціонування чинного фінансового механізму, серед яких: надмірна залежність від тарифних надходжень, недостатній рівень капітальних інвестицій, обмежена участь приватного сектору в модернізації залізничної інфраструктури, неефективна система тарифоутворення, а також фрагментарність державної підтримки. Крім того, наявні механізми компенсації витрат, субсидування та фінансування з державного бюджету не забезпечують довгострокової фінансової стабільності галузі.

Обґрунтовано напрями вдосконалення фінансового механізму залізничних вантажних перевезень. Запропоновано впровадження гнучкої системи тарифного регулювання, розширення практик державно-приватного партнерства, створення стабільного інвестиційного середовища через спеціальні інфраструктурні фонди, розвиток логістичних хабів як точок концентрації капіталу, цифровізацію фінансових процесів та прозору систему субсидювання експортно-орієнтованих перевезень. Зазначено, що вдосконалення фінансового механізму має супроводжуватись інтеграцією з європейськими стандартами фінансування транспортної галузі та реалізацією довгострокової державної стратегії сталого розвитку залізничного транспорту.

Таким чином, запропоновані аналітичні підходи та практичні рекомендації можуть бути використані як основа для формування ефективного фінансового механізму реалізації державної політики у сфері залізничних вантажних перевезень в умовах євроінтеграційних процесів та зовнішніх викликів.

## References

1. Krykavskyy, Y., & Stasiuk, K. (2021). Railway infrastructure financial security: the Ukrainian case. *Scientific Journal of Bielsko-Biala School of Finance and Law*, 25(1), 10–14. <https://doi.org/10.19192/wsfp.sj1.2021.2>
2. Malniev, B. (2025). Ukraine advances railway market reform with new draft law. *Ernst & Young Ukraine*. [https://www.ey.com/en\\_ua/insights/infrastructure/ukraine-advances-railway-market-reform-with-new-draft-law](https://www.ey.com/en_ua/insights/infrastructure/ukraine-advances-railway-market-reform-with-new-draft-law)
3. García-Ródenas, R., Morales, R., & López-Pita, A. (2025). A model for pricing freight rail transport access costs: Economic and environmental perspectives. *arXiv preprint*. <https://arxiv.org/abs/2504.04257>
4. Martseniuk, L., Kovalenko-Marchenkova, Y., & Furfaro, R. D. (2022). Directions of integration of railway transport of Ukraine into the European railway network. *Philosophy, Economics and Law Review*, 2(2), 96–109. <https://er.dduvs.edu.ua/bitstream/123456789/10729/1/8.pdf>
5. Prytula, K., Kalat, Y., & Kurowska-Pysz, J. (2024). Study of the functioning of transport and logistics infrastructure for freight transport in the EU-Ukraine border zone. *Journal of Infrastructure, Policy and Development*, 8(7), 4494. <https://doi.org/10.24294/jipd.v8i7.4494>
6. Nykyforuk, O., Stasiuk, O., Chmyrova, L., & Fediai, N. (2025). Convergence of Ukraine's transport sector with the EU as an important aspect of achieving the sustainable development goals and the Green Deal. *Journal of European Economy*, 24(1), 131–148. <https://doi.org/10.35774/jee2025.01.131>

7. Centre for Economic Strategy. (2019). Liberalization of the railway market in Ukraine: Lessons learned from the EU countries. *CES*. <https://ces.org.ua/en/what-are-the-prospects-of-mutual-opening-of-rail-freight-markets-between-ukraine-and-the-eu>
8. Interfax. (2025). *Ukrzaliznytsia in 2024 posts UAH 20.4 bln of operating profit from freight transportation, UAH 18.1 bln of loss from passenger transportation 2 min read*. <https://en.interfax.com.ua/news/economic/1073694.html>
9. CFTS. (2023, December 22). *Ukrzaliznytsia expects rail freight transport volume to reach 147 million tons in 2023*. *CFTS*. <https://lnk.ua/1LVb8qm4y>
10. CFTS. (2022, December 8). *Rail freight transport volume in Ukraine down 50% in 11 months of 2022*. *CFTS*. <https://en.cfts.org.ua/news/rail-freight-transport-volume-in-ukraine-down-50-in-11-months-of-2022>
11. Dmytrienko, O. (2024, January 18). *In 2023, Ukrzaliznytsia reduced freight volume by 1.5% to 148.4 million tons*. *Ukranews*. <https://ukranews.com/ua/news/978541-u-2023-rotsi-ukrzaliznytsya-zmenshylo-obshchynavantazhoperevezen-na-1-5-do-148-4-mln-tonn>
12. Railexpoua. (2021). *U 2021 rotsi Ukrzaliznytsia otrymaie z derzhbiudzhetu 5,7 mlrd hrn na vahony ta infrastrukturu* [In 2021, Ukrzaliznytsia will receive UAH 5.7 billion from the state budget for railcars and infrastructure]. <https://railexpoua.com/novyny/u-2021-rotsi-ukrzaliznytsia-otrymaie-5-vkhl-hrn-na-vahone-ta-nfrastrukturu>
13. Rail.insider. (2024). *Torik Ukrzaliznytsia ne vykorystala ponad 800 mln hrn biudzhethnykh koshtiv* [Last year, Ukrzaliznytsia did not use more than UAH 800 million of budget funds]. <https://www.railinsider.com.ua/torik-ukrzaliznytsya-ne-vykorystala-ponad-800-mln-grn-byudzhethnyh-koshtiv>
14. Rail.insider. (2025). *U derzhbiudzheti-2025 peredbacheno ponad 7 mlrd hrn dlia Ukrzaliznytsi* [The 2025 state budget allocates over UAH 7 billion to Ukrzaliznytsia]. <https://www.railinsider.com.ua/u-derzhbyudzheti-2025-peredbacheno-ponad-7-mlrd-grn-dlya-ukrzaliznytsi>
15. Karpa, M., Kitsak, T., Domsha, O., Zhuk, O., Akimova, L., & Akimov, O. (2023). Artificial intelligence as a tool of public management of socio-economic development: Economic systems, smart infrastructure, digital systems of business analytics and transfers. *AD ALTA: Journal of Interdisciplinary Research*, 13(01-XXXIV), 13–20. [http://www.magnanimitas.cz/ADALTA/130134/papers/A\\_02.pdf](http://www.magnanimitas.cz/ADALTA/130134/papers/A_02.pdf)
16. Minprom. (2023). *U tsomu rotsi Ukrzaliznytsia otrymaie 11 mlrd hrn biudzhethnoi pidtrymky* [This year, Ukrzaliznytsia will receive UAH 11 billion in budget support]. <https://minprom.ua/news/303864.html>
17. Libby, G. (2024). *EBRD launches 110 mln euro guarantee for Ukraine war-risk insurance*. *Reuters*. <https://www.reuters.com/markets/europe/ebd-launches-110-mln-euro-guarantee-ukraine-war-risk-insurance-2024-12-12>
18. National Commission for State Regulation in the Energy and Utilities Sectors. (24 July, 2024). *Pro skhvalennia Planu rozvytku Akcionernoho tovarystva "Ukrainska Zaliznytsia" na 2024–2028 roky* [On approval of the Development Plan of Joint Stock Company "Ukrainska Zaliznytsia" for 2024–2028], Resolution No. 1352. <https://www.nerc.gov.ua/acts/pro-shvalennya-planu-rozvitku-akcionernogo-tovarystva-ukrayinska-zaliznytsya-na-2024-2028-roki>
19. Zhuk, O., Hoi, N., Lopushynskiy, I., Drabchuk, N., & Matiychyk, A. (2024). Innovative mechanisms of public management for sustainable territorial development: Digitization, analytics, and communication. *Cultural, Economic, and Educational Interconnections in Society*, 17(se4), 219–231. <https://doi.org/10.14571/brajets.v17.nse4.219-231>