

УДК 351.656

**Мкртичян Олена Миколаївна**

*старший викладач кафедри маркетингу, комерційної діяльності та економічної теорії  
Український державний університет залізничного транспорту*

**Mkrtychian Olena**

*Senior Lecturer at the Department of Marketing, Commercial Activities and Economic Theory  
Ukrainian State University of Railway Transport*

ORCID: 0000-0002-2687-174X

**Сиволовська Олена Вікторівна**

*кандидат економічних наук,*

*доцент кафедри маркетингу, комерційної діяльності та економічної теорії*

*Український державний університет залізничного транспорту*

**Syvolovska Olena**

*Candidate of Economic Sciences,*

*Associate Professor at the Department of Marketing, Commercial Activities and Economic Theory*

*Ukrainian State University of Railway Transport*

ORCID: 0000-0002-9317-9307

DOI: 10.25313/2617-572X-2025-12-11735

## СТРУКТУРА ФІНАНСОВОГО МЕХАНІЗМУ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

## INTEGRATED INDICATOR OF MARKETING EFFECTIVENESS: METHODOLOGY AND EMPIRICAL VALIDATION

**Анотація.** У статті досліджено структуру фінансового механізму державного управління розвитком підприємств залізничного транспорту. Обґрунтовано, що структуризація механізму є основною умовою результативного застосування фінансових інструментів держави. Визначено основні елементи механізму: джерела формування фінансових ресурсів, методи розподілу, інструменти фінансового впливу та процедури оцінювання результативності. Показано, що впровадження чіткої структури дозволяє забезпечити узгодженість фінансових рішень із цілями розвитку галузі, стабільність ресурсної бази та підвищення ефективності державного управління. Практичне значення результатів полягає у можливості використання структури фінансового механізму для вдосконалення державних програм розвитку залізничного транспорту та підвищення прозорості фінансових рішень.

Вступ. Сучасний розвиток залізничного транспорту потребує системного фінансового забезпечення. Непослідовне застосування фінансових інструментів і недостатня узгодженість бюджетних, інвестиційних та програмно-цільових ресурсів знижують ефективність державного управління та стримують модернізацію галузі.

Мета. Метою статті є обґрунтування структури фінансового механізму державного управління розвитком підприємств залізничного транспорту як системи взаємопов'язаних елементів, здатної підвищити результативність державного фінансового регулювання та забезпечити досягнення стратегічних цілей розвитку галузі.

Матеріали і методи. У дослідженні використано наукові праці з державного управління та фінансового регулювання, а також нормативно-правові акти і програмні документи у сфері розвитку залізничного транспорту. Методологічну основу становили системний підхід, структурно-функціональний аналіз, порівняння та логічне узагальнення, що забезпечило виділення основних елементів фінансового механізму та встановлення взаємозв'язків між ними.

Результати. Удосконалено підходи до структуризації фінансового механізму державного управління розвитком залізничного транспорту шляхом виділення його основних елементів: джерел, методів розподілу, інструментів впливу та процедур оцінювання результативності. Пропонується системний підхід до використання фінансових ресурсів у межах державної транспортної політики.

Перспективи. Запропонований підхід до структуризації фінансового механізму державного управління розвитком підприємств залізничного транспорту відкриває наступні перспективи: використання у розробці та вдосконаленні державних програм розвитку залізничного транспорту; забезпечення ефективності бюджетного та інвестиційного фінансування галузі; підвищення прозорості фінансових рішень та підзвітності органів державної влади; використання структури фінансового механізму у навчальних програмах з державного управління та публічних фінансів, подальші наукові дослідження у напрямку оптимізації механізмів державного фінансового регулювання та оцінювання ефективності їх застосування.

**Ключові слова:** фінансовий механізм, державне управління, залізничний транспорт, структуризація механізму, результативність державного управління.

**Summary.** The article examines the structure of the financial mechanism of state management of railway transport enterprises. It is argued that structuring the mechanism is a key condition for the effective use of state financial instruments. The main elements of the mechanism are identified: sources of financial resources, methods of distribution, instruments of financial influence, and procedures for evaluating effectiveness. It is shown that the introduction of a clear structure ensures the consistency of financial decisions with the development goals of the industry, the stability of the resource base, and the improvement of the effectiveness of state management. The practical significance of the results lies in the possibility of using the structure of the financial mechanism to improve state programmes for the development of railway transport and increase the transparency of financial decisions.

**Introduction.** The modern development of railway transport requires a systematic approach to financial support. Inconsistent application of financial instruments and insufficient coordination of budgetary, investment, and program-based resources reduce the effectiveness of public administration and hinder the modernization of the sector.

**Purpose.** The purpose of the article is to substantiate the structure of the financial mechanism of public administration for the development of railway transport enterprises as a system of interrelated elements capable of increasing the effectiveness of state financial regulation and ensuring the achievement of strategic sectoral development goals.

**Materials and Methods.** The study is based on scientific publications in the field of public administration and financial regulation, as well as regulatory and program documents related to the development of railway transport. The methodological framework includes a systems approach, structural and functional analysis, comparison, and logical generalization, which made it possible to identify the main elements of the financial mechanism and determine the relationships between them.

**Results.** The approaches to structuring the financial mechanism of public administration for the development of railway transport have been improved by identifying its key elements, namely sources of financial resources, distribution methods, financial impact instruments, and performance evaluation procedures. A systemic approach to the use of financial resources within the framework of state transport policy is proposed.

**Discussion.** The proposed approach to structuring the financial mechanism of public administration for the development of railway transport enterprises opens prospects for its application in the development and improvement of state programs for railway transport development; ensuring the effectiveness of budgetary and investment financing; increasing the transparency of financial decisions and the accountability of public authorities; using the financial mechanism structure in educational programs on public administration and public finance; and further research aimed at optimizing state financial regulation mechanisms and evaluating their effectiveness.

**Key words:** financial mechanism, public administration, railway transport, structuring of the mechanism, effectiveness of public administration.

**Постановка проблеми.** Фінансове забезпечення розвитку підприємств залізничного транспорту є одним з основних напрямів державного управління, з огляду на стратегічну роль галузі у забезпеченні економічної стабільності, просторової єдності держави та доступності перевезень. За таких умов фінансові рішення мають формуватися з орієнтацією на довгострокові пріоритети модернізації, відтворення інфраструктури, підвищення безпеки та якості транспортних послуг.

Практика державного управління свідчить про розрізнене застосування фінансових інструментів, недостатню узгодженість між джерелами фінансування, методами розподілу ресурсів і очікуваними результатами розвитку.

Однією з основних причин вищезазначених проблем є відсутність чітко структурованого фінансового механізму державного управління розвитком

підприємств залізничного транспорту. Неструктурованість механізму призводить до відсутності системності фінансування, прозорості процедур та стабільності ресурсної бази.

У зв'язку з цим актуальності набуває науково-прикладна проблема обґрунтування структури фінансового механізму державного управління розвитком підприємств залізничного транспорту, як системи взаємопов'язаних елементів, здатної підвищити ефективність фінансових рішень та забезпечити досягнення стратегічних цілей державної транспортної політики.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблематика фінансового забезпечення розвитку транспортної сфери широко досліджена, проте цілісне бачення структури фінансового механізму державного управління розвитком підприємств залізничного транспорту залишається недостатньо сформованим.

У роботах С. А. Матійка [6] та Ю. О. Крихтіної [8] обґрунтовано роль держави у визначенні пріоритетів розвитку транспортної галузі та реалізації державної транспортної політики, проте питання структуризації фінансового механізму розглядаються опосередковано. Н. І. Богомолва [7] досліджує фінансову стратегію розвитку залізничного транспорту, проте не пов'язує стратегічні орієнтири з структурованими управлінськими рішеннями щодо джерел фінансування та методів розподілу ресурсів.

Дисертація С. Я. Банчука [9] є методологічно цінною, проте потребує адаптації до проблематики фінансового механізму державного управління розвитком підприємств залізничного транспорту.

Публікації М. М. Тарашевського [10] та Т. П. Лучникової, І. В. Тарновської, Є. В. Воробйова [11] розкривають управління ризиками на транспортних підприємствах та їх пристосування до умов воєнного стану. Проте вони здебільшого описують проблеми на рівні підприємств і не формують структурованого бачення фінансового механізму державного управління.

Матеріали Світового банку щодо реформування залізничного транспорту [12], формують важливу методичну основу для структуризації фінансових рішень і підвищення результативності державної підтримки, проте потребують адаптації до національних умов і системи державного управління. Монографія Ю. Б. Слободяника [14] є цінною з погляду аналізу фінансового механізму транспорту, проте орієнтована на інший вид транспорту.

Отже, на сьогодні недостатньо пророблено питання структури фінансового механізму державного управління розвитком підприємств залізничного транспорту як цілісної системи взаємопов'язаних елементів, що обумовлює актуальність подальших досліджень у цьому напрямі.

**Метою** є статті є обґрунтування структури фінансового механізму державного управління розвитком залізничного транспорту як системи взаємопов'язаних елементів.

**Матеріали та методи.** У дослідженні використано системний та структурно-функціональний підходи для обґрунтування структури фінансового механізму державного управління розвитком залізничного транспорту та встановлення взаємозв'язку між його елементами. Застосовано аналіз і синтез для виокремлення джерел фінансових ресурсів, методів їх розподілу, інструментів фінансового впливу та процедур оцінки результативності. Аналіз нормативно-правових актів і державних програм розвитку залізничного транспорту використано для формування практичних узагальнень і висновків.

**Виклад основного матеріалу.** Формування дієвого фінансового механізму державного управління розвитком підприємств залізничного транспорту потребує чіткого визначення його структури як упорядкованої системи взаємопов'язаних елементів.

Аналіз узагальнених статистичних даних (рис. 1–3) свідчить про нестабільність обсягів інвестицій у транспортній сфері, наявність системного розриву між плановими та фактичними показниками фінансування, а також про значну залежність від зовнішніх фінансових інвестицій.

На рис. 1 використано офіційні статистичні дані Державної служби статистики України, подані за класифікацією видів економічної діяльності КВЕД 49 «Наземний і трубопровідний транспорт». Зазначений показник має агрегований характер і охоплює залізничний транспорт (49.1–49.2), автомобільний транспорт (49.3–49.4) та трубопровідний транспорт (49.5).

Дані на рис. 2, відображають наявність системного розриву між плановими та фактичними об-

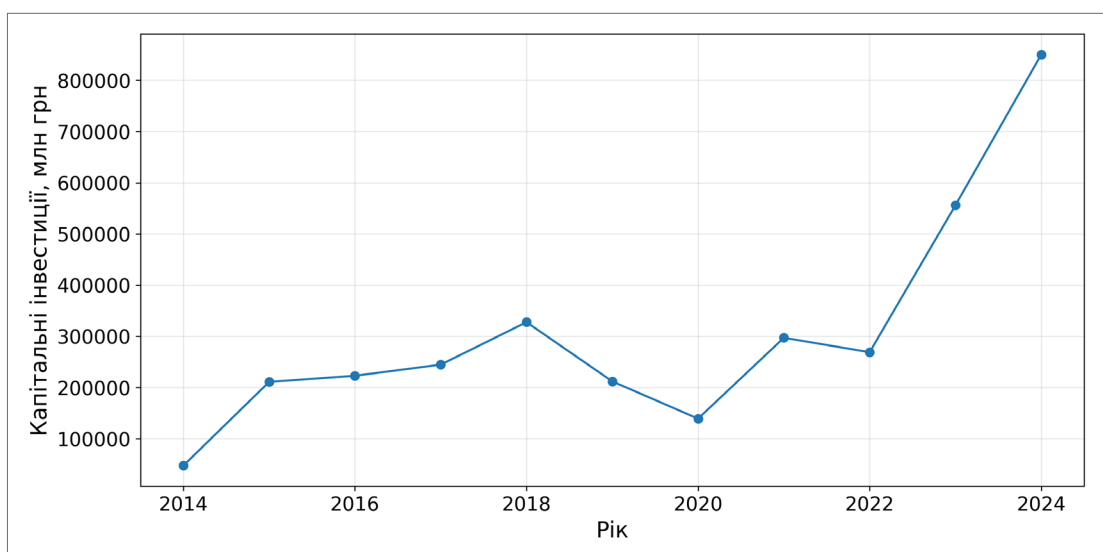


Рис. 1. Динаміка капітальних інвестицій у наземний і трубопровідний транспорт України за 2014–2024 рр.

Джерело: складено за даними Державної служби статистики України [17]

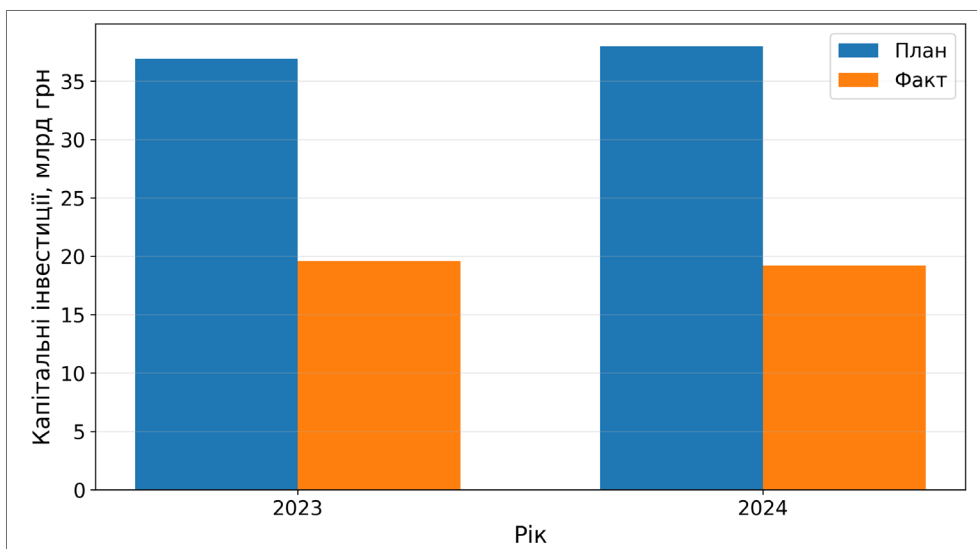


Рис. 2. Обсяги капітальних інвестицій АТ «Укрзалізниця» у 2023–2024 рр.  
Джерело: складено авторами за офіційними матеріалами УЗ [6]

сягами капітальних інвестицій у розвиток залізничного транспорту, що свідчить про недостатню узгодженість між етапами планування та реалізації фінансових рішень.

На рис. 3 представлено зростаючу роль міжнародних фінансових організацій у забезпеченні ресурсної бази розвитку залізничної галузі, що актуалізує потребу інтеграції зовнішніх джерел фінансування у структурований фінансовий механізм державного управління.

Таким чином, виявлені тенденції обумовлюють необхідність структуризації фінансового механізму державного управління розвитком залізничного транспорту, що відображено в табл. 1.

Запропонована в табл. 1 структура фінансового механізму охоплює чотири ключові блоки: джерела формування фінансових ресурсів; методи розподілу; інструменти фінансового впливу; процедури оцінювання результативності. Кожен із зазначених блоків має самостійне функціональне призначення, водночас ефективність фінансового механізму визначається рівнем узгодженості між ними.

Функціональне призначення елементів фінансового механізму та їх роль у забезпеченні розвитку галузі узагальнено в табл. 2, що дозволяє простежити логіку взаємозв'язку між фінансовими рішеннями держави та очікуваними результатами розвитку залізничного транспорту.

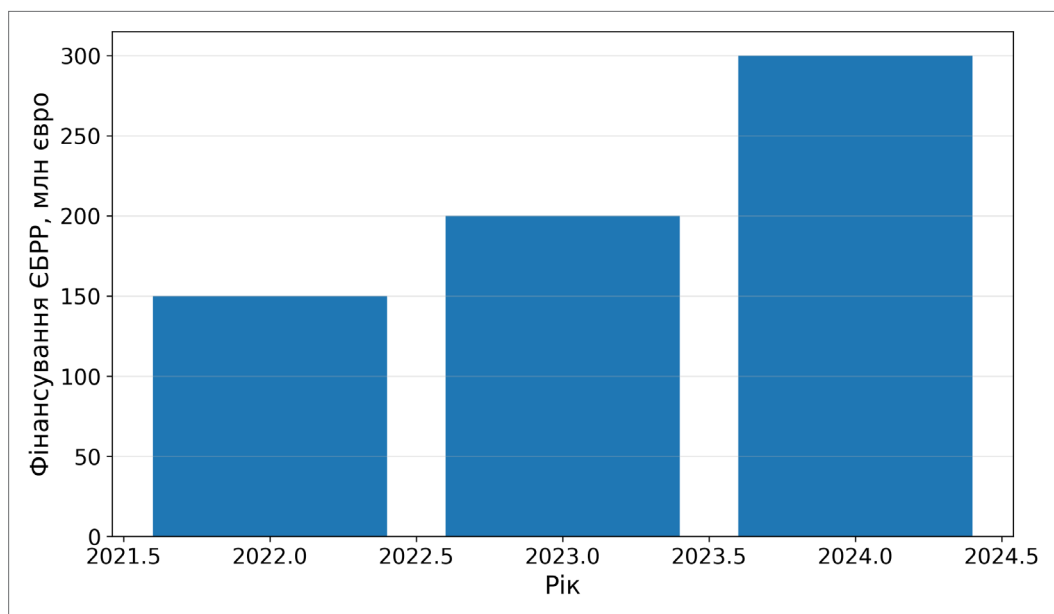


Рис. 3. Обсяги фінансування ЄБРР на розвиток залізниць України  
Джерело: складено авторами за даними ЄБРР [7]

Таблиця 1

**Структура фінансового механізму державного управління розвитком залізничного транспорту**

Структурний блок механізму	Зміст блоку	Основні елементи
Джерела формування фінансових ресурсів	Сукупність фінансових надходжень, що формують ресурсну базу розвитку залізничного транспорту	Державний бюджет; цільові бюджетні програми; інвестиційні ресурси; кошти міжнародних фінансових організацій; позикові кошти; інші цільові надходження
Методи розподілу фінансових ресурсів	Порядок і принципи спрямування фінансових ресурсів відповідно до державних пріоритетів розвитку галузі	Програмно-цільовий розподіл; цільове фінансування; сумісне фінансування; розподіл за критеріями результативності
Інструменти фінансового впливу держави	Засоби реалізації фінансових рішень у межах державної транспортної політики	Бюджетні інструменти; інвестиційні інструменти; програмно-цільові інструменти; гарантійні та регуляторні інструменти
Процедури оцінювання результативності	Механізми встановлення відповідності між використанням фінансових ресурсів і досягненням цілей розвитку	Моніторинг виконання програм; оцінювання досягнення цілей; аналіз соціально-економічних ефектів; коригування управлінських рішень

Джерело: власна розробка

Узагальнення функціональних елементів фінансового механізму в табл. 2 створює підґрунтя для їх подальшого розгляду з позицій ролі у забезпеченні державного управління розвитком залізничного транспорту. За таких умов першочергового значення набуває аналіз джерел фінансових ресурсів як базової складової, що визначає можливості реалізації державних пріоритетів у галузі.

До основних джерел, що мають значення для розвитку підприємств залізничного транспорту, належать:

- кошти державного бюджету, що спрямовуються на підтримку суспільно необхідних функцій, забезпечення безпеки та реалізацію пріоритетних заходів розвитку;
- цільові бюджетні програми, які передбачають фінансування визначених завдань і заходів у межах державної транспортної політики;

- інвестиційні ресурси, що залучаються для модернізації та відтворення інфраструктури, у тому числі через фінансові інструменти державної підтримки;
- позикові кошти, залучення яких можливе за умови державної участі у зниженні ризиків та забезпеченні довгострокової передбачуваності фінансування;
- інші цільові надходження, що можуть використовуватися для реалізації галузевих проектів розвитку.

Важливою умовою результативності є розмежування фінансування поточних потреб і потреб розвитку. Поточні витрати забезпечують безперервність транспортного процесу, тоді як фінансування розвитку повинно спрямовуватися на відтворення та модернізацію. Відсутність такого розмежування призводить до розпорошення ресурсів та відтермінування модернізаційних рішень (рис. 4).

Розмежування напрямів фінансування, подане на рис. 4, актуалізує питання вибору методів роз-

Таблиця 2

**Функціональне наповнення та спрямованість елементів фінансового механізму державного управління розвитком залізничного транспорту**

Елемент фінансового механізму	Функціональне призначення	Очікувані результати для розвитку галузі
Джерела фінансових ресурсів	Забезпечення стабільної та передбачуваної фінансової бази для реалізації заходів розвитку	Безперервність фінансування; можливість довгострокового планування; зменшення фінансових ризиків
Методи розподілу фінансових ресурсів	Узгодження спрямування коштів із державними пріоритетами та програмними цілями	Концентрація ресурсів на пріоритетних напрямках; підвищення ефективності використання коштів
Інструменти фінансового впливу держави	Реалізація державних рішень щодо модернізації, відновлення та підтримки залізничного транспорту	Модернізація інфраструктури; оновлення рухомого складу; підвищення безпеки та якості перевезень
Процедури оцінювання результативності	Забезпечення зворотного зв'язку між фінансуванням і досягнутими результатами	Підвищення прозорості; підзвітність органів влади; можливість коригування фінансової політики

Джерело: власна розробка



Рис. 4. Схема фінансування залізничного транспорту

Джерело: власна розробка

поділу фінансових ресурсів у системі державного управління розвитком залізничного транспорту. Методи розподілу визначають порядок спрямування фінансових ресурсів між напрямками розвитку галузі та забезпечують реалізацію державних пріоритетів. У системі державного управління розподіл ресурсів має ґрунтуватися на програмних цілях, критеріях доцільності та очікуваних результатах.

До основних методів розподілу ресурсів у межах фінансового механізму належать:

- програмне фінансування, що передбачає спрямування коштів на реалізацію завдань державних програм з визначеними цілями, показниками результативності та строками виконання;
- цільове фінансування пріоритетних заходів, коли ресурси спрямовуються на визначені державою напрями (модернізація, безпека, доступність перевезень);
- співфінансування, яке забезпечує поєднання бюджетних ресурсів з іншими джерелами і підвищує відповідальність за реалізацію проєктів;
- розподіл на основі критеріїв результативності, коли фінансові рішення прив'язуються до досягнення визначених результатів.

Управлінська цінність цього блоку полягає у забезпеченні прозорості розподілу ресурсів, запобіганні дублюванню фінансування та концентрації коштів на напрямках з найбільшим суспільним ефектом.

Інструменти фінансового впливу становлять активну частину механізму і забезпечують реалізацію державних рішень у практичній площині. Доцільно виокремити три групи інструментів, які мають застосовуватися взаємопов'язано.

Бюджетні інструменти охоплюють фінансування заходів розвитку, підтримку суспільно необхідних перевезень, забезпечення безпеки транспортного процесу. Управлінське завдання полягає у тому, щоб бюджетне фінансування не заміщувало розвиток поточним утриманням, а сприяло досягненню стратегічних цілей.

Інвестиційні інструменти спрямовані на відтворення і модернізацію. Вони мають забезпечувати довгостроковість фінансування, можливість реалізації масштабних проєктів та узгодженість інвестиційних рішень із пріоритетами державної політики.

Програмно-цільові інструменти поєднують фінансові ресурси з цілями розвитку, забезпечують плановість заходів, визначають очікувані результати та показники результативності. Саме програмний підхід дозволяє перейти від ситуативних фінансових рішень до системного управління розвитком.

Застосування інструментів у межах цілісної системи забезпечує взаємодоповнюваність фінансових рішень: бюджетні інструменти формують базову підтримку, інвестиційні — забезпечують модернізацію, а програмно-цільові — з'єднують ресурси з результатами.

Оцінка результативності є завершальним елементом структури фінансового механізму і здійснюється за такими напрямками:

- досягнення цілей програм розвитку;
- ефекти для держави і регіонів, які забезпечують доступність перевезень, розвиток територій, забезпечення економічних зв'язків;
- галузеві результати, а саме підвищення безпеки, надійності, якості послуг, оновлення інфраструктури;
- прозорість і підзвітність, що передбачає можливість перевірки обґрунтованості фінансових рішень та їх наслідків.

Процедури оцінювання повинні бути пов'язані з механізмами коригування: у разі недосягнення результатів фінансові рішення мають переглядатися, а пріоритети фінансування уточнюватися. Такий підхід формує відповідальність органів влади за результати і підвищує довіру до державної політики.

Запропонована структура фінансового механізму має практичну цінність лише за умови узгодженості між її елементами. Джерела фінансування повинні відповідати довгостроковим потребам розвитку; методи розподілу — забезпечувати спрямування ресурсів на пріоритети; інструменти фінансового впливу реалізовувати державні рішення; процедури оцінювання — фіксувати результати і забезпечувати коригування політики.

Узгоджена структура дозволяє забезпечити системність державного управління фінансовими потоками у залізничній галузі, перейти від ситуативних рішень до програмного фінансування роз-

витку, підвищити результативність використання ресурсів і забезпечити досягнення стратегічних цілей модернізації та відтворення залізничного транспорту.

**Висновки і перспективи подальших досліджень.** У статті обґрунтовано, що результативність державного управління розвитком підприємств залізничного транспорту визначається наявністю чітко структурованого фінансового механізму, який забезпечує узгодження фінансових рішень із цілями державної транспортної політики та пріоритетами модернізації галузі.

Удосконалено підхід до структуризації фінансового механізму державного управління розвитком залізничного транспорту шляхом виділення його основних елементів. Обґрунтовано, що функціональна узгодженість елементів створює передумови переходу від ситуативного фінансування до системного управління фінансовими потоками у галузі та підвищує прозорість і підзвітність державних фінансових рішень.

Практичне значення отриманих результатів полягає у можливості використання запропонованої структури під час формування та реалізації державних програм розвитку залізничного транспорту та визначення пріоритетів бюджетного і інвестиційного фінансування. Перспективи подальших досліджень пов'язані з оцінкою результативності фінансового механізму та вдосконаленням процедур планування, моніторингу і коригування фінансових рішень відповідно до програмних цілей розвитку галузі.

### Література

1. Про залізничний транспорт : Закон України від 04.07.1996 № 273/96-ВР (зі змінами). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80?lang=en#Text> (дата звернення 17.12.2025).
2. Бюджетний кодекс України : Закон України від 08.07.2010 № 2456-VI (зі змінами). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/en/2456-17> (дата звернення 17.12.2025).
3. Про державно-приватне партнерство : Закон України від 01.07.2010 № 2404-VI (зі змінами). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/en/2404-17> (дата звернення 17.12.2025).
4. Про концесію : Закон України від 03.10.2019 № 155-IX (зі змінами). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/155-20> (дата звернення 17.12.2025).
5. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80?lang=en> (дата звернення 17.12.2025).
6. Капітальні інвестиції за видами економічної діяльності за 2014–2024 роки. URL: [https://uz.ukrstat.gov.ua/statinfo/invest/2024/cap\\_invest\\_econom\\_2014-2024.pdf](https://uz.ukrstat.gov.ua/statinfo/invest/2024/cap_invest_econom_2014-2024.pdf) (дата звернення 17.12.2025).
7. EBRD lends €300 million to Ukrainian Railways. URL: <https://www.ebrd.com/home/news-and-events/news/2024/ebrd-lends-300-million-to-ukrainian-railways.html> (дата звернення 17.12.2025).
8. Матійко С. А. Особливості державного регулювання розвитку транспортного комплексу України. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2010. № 6. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Duur\\_2010\\_6\\_8](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Duur_2010_6_8) (дата звернення 17.12.2025).
9. Богомолова Н. І. Фінансова стратегія розвитку залізничного транспорту: сутність та особливості формування. *Ефективна економіка*. 2012. № 1. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=881> (дата звернення 17.12.2025).

10. Крихтіна Ю. О. Державна політика розвитку транспортної галузі України: теорія, методологія, практика: монографія. Харків : Діса плус, 2022. 336 с. URL: <http://repositsc.nuczu.edu.ua/bitstream/123456789/15498/1/Krykhtina.pdf> (дата звернення 17.12.2025).
11. Банчук С. Я. Державне управління пасажирською транспортною системою в агломерації: дис. канд. наук з держ. упр. (доктора філософії): спец. 25.00.02 «Механізми державного управління». Харків : Національний університет цивільного захисту України, 2025. URL: [https://nuczu.edu.ua/images/topmenu/science/spetsializovani-vcheni-rady/02.05.03/arefBanchuk.pdf?srsltid=AfmBOopcBdXHFcykL2572d6LD8SufsvKjlnZBmGUGmUcHiBRPD7Nlh\\_5](https://nuczu.edu.ua/images/topmenu/science/spetsializovani-vcheni-rady/02.05.03/arefBanchuk.pdf?srsltid=AfmBOopcBdXHFcykL2572d6LD8SufsvKjlnZBmGUGmUcHiBRPD7Nlh_5) (дата звернення 17.12.2025).
12. Тарашевський М. М. Стан управління ризиками на транспортних підприємствах України. *Бізнес Інформ*. 2020. № 8. С. 125–133. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2020-8-125-133>
13. Лучникова Т. П., Тарновська І. В., Воробйов Є. В. Адаптація транспортних підприємств України до умов воєнного стану. *Бізнес Інформ*. 2023. № 1. С. 116–122. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2023-1-116-122>
14. Реформа залізничного транспорту: інструментарій для поліпшення ефективності залізничного сектору (Розділ 4). Вашингтон, округ Колумбія: Світовий банк. 2017. URL: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/529921469672181559/pdf/69256-REVISED-ENGLISH-PUBLIC-RR-Toolkit-EN-New-report-date-2017-12-27.pdf> (дата звернення 17.12.2025).
15. Дмитрієва О. І. Державне регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури: дис. ... д-ра екон. наук: спец. 08.00.03 «Економіка та управління національним господарством» (051 — Економіка). Харків: Харківський національний автомобільно-дорожній університет, 2020. URL: [https://kart.edu.ua/wp-content/uploads/2020/11/dmytriieva\\_dis.pdf](https://kart.edu.ua/wp-content/uploads/2020/11/dmytriieva_dis.pdf) (дата звернення 17.12.2025).
16. Слободяник Ю. Б. Фінансовий механізм функціонування підприємств пасажирського автотранспорту в сучасних умовах: монографія. Суми : УАВС НБУ, 2007. 162 с. URL: <https://files.znu.edu.ua/files/Bibliobooks/Inshi28/0020591.pdf> (дата звернення 17.12.2025).
17. *Державна служба статистики*. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua> (дата звернення 19.12.2025).

## References

1. Verkhovna Rada of Ukraine. (1996, July 4). *Law of Ukraine "On Railway Transport"* (No. 273/96-VR, as amended). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80?lang=en#Text> (accessed on 17 December 2025).
2. Verkhovna Rada of Ukraine. (2010, July 8). *Budget Code of Ukraine* (No. 2456-VI, as amended). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/en/2456-17> (accessed on 17 December 2025).
3. Verkhovna Rada of Ukraine. (2010, July 1). *Law of Ukraine "On State-Private Partnership"* (No. 2404-VI, as amended). Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/en/2404-17> (accessed on 17 December 2025).
4. Verkhovna Rada of Ukraine. (2019, October 3). *Law of Ukraine "On Concession"* (No. 155-IX, as amended). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/go/155-20>. (accessed on 17 December 2025).
5. Cabinet of Ministers of Ukraine. (2018, May 30). *On approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period until 2030* (Order No. 430-r). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80?lang=en> (accessed on 17 December 2025).
6. Capital investments by type of economic activity for 2014–2024. Access mode: [https://uz.ukrstat.gov.ua/statinfo/invest/2024/cap\\_invest\\_econom\\_2014-2024.pdf](https://uz.ukrstat.gov.ua/statinfo/invest/2024/cap_invest_econom_2014-2024.pdf) (accessed on 17 December 2025).
7. EBRD lends €300 million to Ukrainian Railways. Available at: <https://www.ebrd.com/home/news-and-events/news/2024/ebrd-lends-300-million-to-ukrainian-railways.html> (accessed on 17 December 2025).
8. Matiiko, S. A. (2010). Peculiarities of state regulation of the development of Ukraine's transport complex. *Public Administration: Improvement and Development*, (6). Retrieved from <https://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=150> (accessed on 17 December 2025).
9. Bohomolova, N. I. (2012). Financial strategy for the development of railway transport: Essence and features of formation. *Efficient Economy*, (1). Retrieved from <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=881> (accessed on 17 December 2025).
10. Krykhtina, Yu. O. (2022). *Derzhavna polityka rozvytku transportnoi haluzi Ukrainy: teoriia, metodolohiia, praktyka* [State policy of transport sector development in Ukraine: theory, methodology, practice] (Monograph). Kharkiv: Disa plus. Available at: <http://repositsc.nuczu.edu.ua/bitstream/123456789/15498/1/Krykhtina.pdf> (accessed on 17 December 2025).
11. Banchuk, S. Ya. (2025). *Derzhavne upravlinnia pasazhyrskoiu transportnoiu systemoiu v ahlomeratsii* [Public administration of the passenger transport system in an agglomeration] (PhD dissertation, Specialty 25.00.02 "Mechanisms of Public Administration"). National University of Civil Defence of Ukraine, Kharkiv, Ukraine. Retrieved from [https://nuczu.edu.ua/images/topmenu/science/spetsializovani-vcheni-rady/02.05.03/arefBanchuk.pdf?srsltid=AfmBOopcBdXHFcykL2572d6LD8SufsvKjlnZBmGUGmUcHiBRPD7Nlh\\_5](https://nuczu.edu.ua/images/topmenu/science/spetsializovani-vcheni-rady/02.05.03/arefBanchuk.pdf?srsltid=AfmBOopcBdXHFcykL2572d6LD8SufsvKjlnZBmGUGmUcHiBRPD7Nlh_5) (accessed on 17 December 2025).
12. Tarashevskiy, M. M. (2020). The status of risk management in transport enterprises of Ukraine. *Business Inform*, (8), 125–133. Retrieved from <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2020-8-125-133>. business-inform.net (accessed on 17 December 2025).

13. Luchnykova, T. P., Tarnovska, I. V., & Vorobiov, Ye. V. (2023). Adaptation of transport enterprises of Ukraine to the conditions of martial law. *Business Inform*, (1), 116–122. Retrieved from <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2023-1-116-122>. *business-inform.net* (accessed on 17 December 2025).

14. World Bank. (2017). *Railway reform: A toolkit for improving rail sector performance* (Chapter 4). Washington, DC: World Bank. Retrieved from <https://documents1.worldbank.org/curated/en/529921469672181559/pdf/69256-REVISED-ENGLISH-PUBLIC-RR-Toolkit-EN-New-report-date-2017-12-27.pdf> (accessed on 17 December 2025).

15. Dmytriieva, O. I. (2020). *Derzhavne rehuliuвання innovatsiinoho rozvytku transportnoi infrastruktury* [State regulation of innovative development of transport infrastructure] (Doctoral dissertation). Kharkiv National Automobile and Highway University, Kharkiv, Ukraine. Retrieved from [https://kart.edu.ua/wp-content/uploads/2020/11/dmytriieva\\_dis.pdf](https://kart.edu.ua/wp-content/uploads/2020/11/dmytriieva_dis.pdf) (accessed on 17 December 2025).

16. Slobodianyuk, Yu. B. (2007). *Finansovyi mekhanizm funktsionuvannya pidpriemstv pasazhyrskoho avtotransportu v suchasnykh umovakh* [Financial mechanism of functioning of passenger road transport enterprises under contemporary conditions] (Monograph). Sumy: UABS NBU. Retrieved from <https://files.znu.edu.ua/files/Bibliobooks/Inshi28/0020591.pdf> (accessed on 17 December 2025).

17. State Statistics Service. Retrieved from <https://www.ukrstat.gov.ua> (accessed on 19 December 2025).

Стаття надійшла до реакції 23.12.2025