

Електронний журнал «Державне управління: удосконалення та розвиток» включено до переліку наукових фахових видань України з державного управління (Категорія «Б», Наказ Міністерства освіти і науки України № 1643 від 28.12.2019).

Спеціальність – 281.

Державне управління: удосконалення та розвиток. 2026. № 1. ISSN 2307-2156

DOI: <http://doi.org/10.32702/2307-2156.2026.1.15>

УДК 351.656

О. М. Мкртчян,

старший викладач кафедри маркетингу,

комерційної діяльності та економічної теорії,

Український державний університет залізничного транспорту

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-2687-174X>

ДЕРЖАВНЕ УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВИМИ ПОТОКАМИ У ЗАЛІЗНИЧНІЙ ГАЛУЗІ

O. Mkrtychyan,

Senior Lecturer of the Department of Marketing, Commercial Activities and

Economic Theory, Ukrainian State University of Railway Transport

PUBLIC ADMINISTRATION OF FINANCIAL FLOWS IN THE RAILWAY SECTOR

У статті досліджено проблематику державного управління фінансовими потоками у залізничній галузі як стратегічному секторі національної економіки, що виконує ключові економічні, соціальні та безпекові функції. Обґрунтовано, що в умовах воєнних викликів, обмеженості фінансових ресурсів і потреб післявоєнного відновлення традиційна практика ситуативного фінансування не забезпечує сталого розвитку підприємств залізничного транспорту та не відповідає завданням державної транспортної політики. Показано, що фрагментарні фінансові рішення,

орієнтовані переважно на покриття поточних дефіцитів і компенсацію збитків, знижують результативність використання бюджетних коштів та не створюють передумов для модернізації інфраструктури й рухомого складу.

У статті уточнено сутність фінансових потоків у залізничній галузі та їх структуру з виокремленням операційних, інвестиційних і компенсаційних потоків, що формуються за рахунок поєднання власних, бюджетних і залучених ресурсів. Обґрунтовано роль держави як ключового суб'єкта управління фінансовими потоками, який поєднує стратегічні, фінансові, регуляторні та контрольні функції та несе відповідальність за досягнення результатів розвитку галузі. Доведено, що ефективне державне управління фінансовими потоками має ґрунтуватися на узгодженні фінансових рішень зі стратегічними й програмними цілями розвитку залізничного транспорту.

Особливу увагу приділено переходу від ситуативного фінансування до системного управління фінансовими потоками, що передбачає визначення чітких пріоритетів державного фінансування, формування прозорих критеріїв розподілу ресурсів та запровадження результативно-орієнтованого підходу до оцінювання ефективності фінансових рішень. Показано, що концентрація фінансових потоків на ключових напрямках розвитку дозволяє підвищити мультиплікативний ефект державних витрат і посилити соціально-економічні результати функціонування галузі.

Практичне значення результатів дослідження полягає у можливості використання запропонованих підходів до державного управління фінансовими потоками під час формування та реалізації державної політики у сфері розвитку залізничного транспорту, а також у процесі удосконалення механізмів фінансового забезпечення стратегічних інфраструктурних галузей.

The article examines the issues of public administration of financial flows in the railway sector as a strategic segment of the national economy that performs key economic, social, and security functions. It is substantiated that under conditions of wartime challenges, limited financial resources, and the need for post-war recovery, the traditional practice of situational financing does not ensure sustainable

development of railway transport enterprises and does not meet the objectives of state transport policy. It is shown that fragmented financial decisions, primarily focused on covering current liquidity gaps and compensating losses, reduce the efficiency of budgetary expenditures and fail to create prerequisites for large-scale modernization of infrastructure and rolling stock.

The essence of financial flows in the railway sector is clarified, and their structure is specified with the identification of operating, investment, and compensation flows formed through a combination of own revenues, budgetary funds, and borrowed resources. The role of the state as a key subject of financial flow management is substantiated, combining strategic, financial, regulatory, and control functions and bearing responsibility for achieving development results. It is proven that effective public administration of financial flows should be based on aligning financial decisions with strategic and programmatic objectives of railway sector development.

Special attention is paid to the transition from situational financing to systemic management of financial flows, which implies the definition of clear public funding priorities, the establishment of transparent criteria for resource allocation, and the introduction of a results-based approach to assessing the effectiveness of financial decisions. It is demonstrated that the concentration of financial flows on priority areas of development increases the multiplier effect of public expenditures and strengthens the socio-economic outcomes of railway sector functioning.

The practical significance of the research lies in the possibility of applying the proposed approaches to public administration of financial flows in the formulation and implementation of state policy for railway transport development, as well as in improving financial support mechanisms for strategic infrastructure sectors.

Ключові слова: державне управління; фінансові потоки; залізнична галузь; фінансове забезпечення; державна політика; системний підхід; результативно-орієнтоване управління.

Keywords: public administration; financial flows; railway sector; financial support; state policy; systemic approach; results-based management.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями.

Залізнична галузь є стратегічною складовою національної економіки, функціонування якої безпосередньо впливає на економічну безпеку держави, територіальну згуртованість, мобільність населення та стійкість виробничо-логістичних ланцюгів. В умовах воєнних викликів, структурних трансформацій економіки та потреб післявоєнного відновлення значення державного управління фінансовими потоками у залізничній галузі суттєво зростає.

На практиці фінансове забезпечення розвитку підприємств залізничного транспорту тривалий час здійснюється переважно у формі ситуативних рішень, спрямованих на покриття поточних дефіцитів ліквідності, компенсацію збитків від соціально значущих перевезень або ліквідацію кризових наслідків. Такий підхід не забезпечує узгодженості фінансових рішень із довгостроковими цілями розвитку галузі, знижує ефективність використання державних ресурсів і обмежує можливості модернізації інфраструктури та рухомого складу.

У науковому вимірі проблема полягає у недостатній розробленості системного підходу до державного управління фінансовими потоками залізничної галузі як єдиного об'єкта управління. Переважна частина досліджень зосереджується на окремих інструментах фінансового забезпечення або на фінансових результатах діяльності підприємств, тоді як питання узгодження фінансових потоків зі стратегічними пріоритетами державної політики та відповідальності органів влади за досягнення результатів залишаються фрагментарно висвітленими.

Зазначене зумовлює необхідність наукового обґрунтування державного управління фінансовими потоками у залізничній галузі як інструменту забезпечення системного розвитку, підвищення результативності фінансових рішень і посилення ролі держави у реалізації стратегічних завдань транспортної політики, що має важливе теоретичне й практичне значення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Проблематика державного управління фінансовими потоками у залізничній галузі перебуває на перетині досліджень з публічного управління, публічних фінансів та економіки транспорту. У наукових працях, присвячених фінансовому забезпеченню розвитку залізничного транспорту, переважно розкриваються питання фінансового механізму галузі, фінансової стійкості та безпеки інфраструктури, а також ролі бюджетної підтримки й тарифної політики. Зокрема, у дослідженнях акцентується, що хронічна недостатність інвестиційних ресурсів, високий рівень зношеності основних фондів і структурні дисбаланси між прибутковими та збитковими сегментами обмежують можливості самофінансування та зумовлюють необхідність державної участі у фінансовому забезпеченні розвитку.

У наукових дослідженнях, присвячених розвитку залізничної галузі, значна увага приділяється фінансовому механізму та джерелам фінансового забезпечення підприємств транспорту. У працях українських учених обґрунтовано, що фінансові потоки залізничного транспорту характеризуються складною структурою, зумовленою поєднанням комерційної діяльності та виконанням соціально значущих функцій, високою капіталомісткістю інфраструктури й обмеженими можливостями самофінансування [1; 2; 3]. Це об'єктивно підсилює роль держави у формуванні та перерозподілі фінансових ресурсів галузі.

Окремий напрям досліджень стосується інструментів державної політики у фінансовому забезпеченні залізничного транспорту, зокрема бюджетного фінансування, державних цільових програм, тарифного регулювання та залучення інвестицій, у тому числі за участю міжнародних фінансових організацій [4; 5]. У цих роботах наголошується, що ефективність державної підтримки залежить не лише від обсягів фінансування, а й від узгодженості фінансових рішень зі стратегічними пріоритетами розвитку та прозорості механізмів їх реалізації.

У сучасних аналітичних і наукових публікаціях також підкреслюється актуальність переходу від ситуативного фінансування до системного управління фінансовими потоками, орієнтованого на досягнення вимірюваних результатів розвитку галузі [6; 7]. Водночас аналіз літератури свідчить, що більшість досліджень зосереджується на окремих фінансових інструментах або показниках діяльності підприємств, тоді як питання державного управління фінансовими потоками залізничної галузі як цілісного об'єкта управління залишаються недостатньо систематизованими [8; 9]. Це зумовлює необхідність подальших наукових досліджень у даному напрямі.

Формулювання цілей статті (постановка завдання).

Метою статті є обґрунтування ролі держави у формуванні та управлінні фінансовими потоками залізничної галузі на засадах системності, результативності та відповідальності в умовах зростання стратегічних викликів і обмеженості фінансових ресурсів. Для досягнення поставленої мети в статті передбачається: проаналізувати сутність і структуру фінансових потоків у залізничній галузі; визначити функції держави як суб'єкта фінансового управління розвитком підприємств залізничного транспорту; обґрунтувати необхідність переходу від ситуативного фінансування до системного управління фінансовими потоками; сформулювати пріоритети та критерії державного фінансування з урахуванням стратегічних цілей розвитку галузі та відповідальності органів державної влади за досягнення запланованих результатів.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Фінансові потоки у залізничній галузі являють собою сукупність грошових надходжень і витрат, що формуються в процесі операційної, інвестиційної та соціально значущої діяльності підприємств залізничного транспорту й опосередковують реалізацію державної транспортної політики. Їхня специфіка зумовлена поєднанням комерційних функцій із виконанням

суспільних зобов'язань, високою капіталомісткістю інфраструктури, довгими інвестиційними циклами та підвищеними ризиками зовнішнього середовища.

У структурі фінансових потоків доцільно виокремлювати операційні, інвестиційні та компенсаційні потоки (табл. 1). Операційні потоки формуються за рахунок доходів від вантажних і пасажирських перевезень та спрямовуються на покриття поточних витрат і підтримання безперервності перевізного процесу. Інвестиційні потоки пов'язані з фінансуванням відтворення та модернізації інфраструктури і рухомого складу, що вимагає значних та стабільних ресурсів. Компенсаційні потоки виникають унаслідок необхідності відшкодування збитків від соціально значущих перевезень і є ключовим каналом державної участі у фінансовому забезпеченні галузі.

Таблиця 1. Структура фінансових потоків у залізничній галузі

Вид фінансового потоку	Основні джерела формування	Напрями використання	Роль держави
Операційні	Доходи від вантажних і пасажирських перевезень; інші операційні надходження	Поточні витрати, утримання інфраструктури, заробітна плата	Регулювання тарифів, компенсація соціально значущих перевезень
Інвестиційні	Державний бюджет; кошти держпрограм; кредити МФІ; власні інвестиційні ресурси	Модернізація інфраструктури, оновлення рухомого складу, цифровізація	Визначення пріоритетів, співфінансування, державні гарантії
Компенсаційні	Бюджетні трансферти; субвенції	Відшкодування збитків від соціальних перевезень	Пряме фінансування та контроль цільового використання
Програмно-цільові	Державні цільові програми; фонди відновлення; міжнародна донорська допомога; спеціальні бюджетні програми	Реалізація стратегічних проєктів розвитку інфраструктури, відновлення та модернізації	Формування програм, результативно-орієнтований розподіл і контроль

Джерело: узагальнено автором на основі [3-6]

Джерела формування фінансових потоків мають змішаний характер і включають власні кошти підприємств, бюджетні асигнування, кошти державних і місцевих програм, кредити та ресурси міжнародних фінансових

інституцій. В умовах обмеженості самофінансування та зростання соціальних і безпекових функцій залізничного транспорту зростає роль держави у координації та перерозподілі фінансових потоків. Введення до структури фінансових потоків програмно-цільової складової забезпечує узгодження фінансування зі стратегічними цілями розвитку залізничної галузі.

Таким чином, фінансові потоки у залізничній галузі слід розглядати не ізольовано, а як об'єкт державного управління, що потребує системного підходу, узгодження з програмними цілями розвитку та орієнтації на досягнення довгострокових результатів, а не лише на покриття поточних витрат.

У системі фінансового забезпечення розвитку залізничної галузі держава виступає ключовим суб'єктом управління фінансовими потоками, оскільки саме вона визначає стратегічні орієнтири розвитку, формує інституційні умови функціонування галузі та забезпечує перерозподіл фінансових ресурсів відповідно до суспільних пріоритетів. На відміну від ринкових суб'єктів, діяльність яких орієнтована переважно на комерційний результат, держава поєднує економічні, соціальні та безпекові цілі, що зумовлює специфіку її управлінського впливу на фінансові потоки залізничного транспорту.

Функції держави як суб'єкта управління фінансовими потоками охоплюють стратегічне планування розвитку галузі, програмування та бюджетування, регуляторний вплив, а також моніторинг і контроль за використанням фінансових ресурсів. Через затвердження стратегій, державних цільових програм і планів розвитку держава визначає напрями концентрації фінансових потоків і пріоритети фінансування, зокрема у сфері модернізації інфраструктури, оновлення рухомого складу та забезпечення безпеки перевезень.

Важливим інструментом державного управління є бюджетні та квазібюджетні механізми, за допомогою яких здійснюється перерозподіл фінансових потоків між сегментами галузі. Компенсація збитків від соціально значущих пасажирських перевезень, фінансування інфраструктурних

проектів, надання державних гарантій і участь у реструктуризації боргових зобов'язань формують окремі канали державного впливу на фінансову стійкість підприємств залізничного транспорту.

Окрім прямого фінансування, держава впливає на фінансові потоки через регуляторні рішення у сфері тарифоутворення, інвестиційної політики та залучення міжнародних фінансових ресурсів. У цьому контексті держава виконує координуючу функцію, поєднуючи внутрішні та зовнішні джерела фінансування в єдину систему, орієнтовану на досягнення стратегічних результатів розвитку галузі (табл. 2).

Таблиця 2. Функції держави в управлінні фінансовими потоками залізничної галузі

Функція	Зміст	Інструменти реалізації	Очікуваний результат
Стратегічна	Визначення цілей і пріоритетів розвитку галузі	Стратегії, програми, плани розвитку	Узгодженість фінансових потоків зі стратегічними цілями
Фінансова	Формування та перерозподіл фінансових ресурсів	Бюджетні асигнування, субсидії, гарантії	Забезпечення фінансової стійкості підприємств
Регуляторна	Вплив на умови формування доходів	Тарифна політика, нормативне регулювання	Баланс економічних і соціальних інтересів
Програмно-координаційна	Узгодження фінансових потоків із державними програмами	Державні цільові програми, програмно-цільовий метод, міжвідомча координація	Концентрація ресурсів, підвищення результативності державного фінансування
Контрольна	Оцінювання ефективності використання коштів	Моніторинг, звітність, аудит	Підвищення результативності фінансових рішень

Джерело: узагальнено автором на основі [3,5,6]

Таким чином, держава як суб'єкт управління фінансовими потоками формує обсяги та напрями фінансування, а також несе відповідальність за результати використання фінансових ресурсів у залізничній галузі, що обумовлює необхідність переходу до системного, результативно-орієнтованого підходу до державного фінансового управління (рис. 1).



Рисунок 1. Система державного управління фінансовими потоками залізничної галузі

Джерело: власна розробка

Перехід до системного управління фінансовими потоками залізничної галузі зумовлений обмеженістю фінансових ресурсів, зростанням соціальних і безпекових функцій транспорту та необхідністю досягнення довгострокових результатів розвитку. Ситуативне фінансування, орієнтоване на реагування на поточні проблеми, не забезпечує узгодженості фінансових рішень із стратегічними цілями державної політики та призводить до фрагментації фінансових потоків.

Системне управління передбачає чітке визначення пріоритетів фінансування, серед яких ключовими є відновлення та модернізація інфраструктури, оновлення рухомого складу, підвищення рівня безпеки перевезень, забезпечення транспортної доступності та цифровізація управлінських процесів. Концентрація фінансових потоків на зазначених напрямках дозволяє посилити мультиплікативний ефект державних витрат і створити передумови для сталого розвитку галузі.

Важливою складовою системного підходу є формування критеріїв прийняття фінансових рішень, що забезпечують прозорість і обґрунтованість розподілу ресурсів (табл. 3). До таких критеріїв доцільно віднести відповідність стратегічним і програмним цілям розвитку, очікувані соціально-економічні та інфраструктурні ефекти, рівень готовності проєктів до реалізації, а також здатність забезпечити довгострокову фінансову та техніко-технологічну стійкість підприємств залізничного транспорту.

Таблиця 3. Критерії системного управління фінансовими потоками розвитку залізничної галузі

Критерій	Характеристика	Управлінське значення
Стратегічна відповідність	Узгодженість фінансування з державними програмами та планами	Запобігання фрагментації фінансових рішень
Результативність	Орієнтація на досягнення вимірюваних результатів	Перехід до управління за результатами
Пріоритетність	Концентрація ресурсів на ключових напрямках	Підвищення мультиплікативного ефекту
Прозорість	Чіткі правила розподілу та використання коштів	Зменшення фінансових ризиків
Відповідальність	Закріплення відповідальних суб'єктів	Підвищення якості державного управління
Програмна узгодженість	Відповідність фінансових рішень параметрам державних програм	Забезпечення цілісності програмно-цільового фінансування

Джерело: узагальнено автором на основі [3,5,6,8]

Системне управління фінансовими потоками передбачає також посилення відповідальності органів державної влади за результати використання фінансових ресурсів. Це вимагає переходу від оцінювання за обсягами фінансування до оцінювання за досягнутими результатами, запровадження механізмів моніторингу, звітування та коригування фінансових рішень у разі відхилень від запланованих цілей.

Наявність критерію програмної узгодженості дозволяє оцінювати фінансові рішення не лише за формальними показниками ефективності, а й за

ступенем їх відповідності параметрам державних програм розвитку залізничної галузі.

Отже, перехід до системного управління фінансовими потоками дозволяє інтегрувати фінансові рішення у єдину логіку державного управління розвитком залізничної галузі, підвищити результативність фінансового забезпечення та забезпечити відповідність між ресурсами, заходами й стратегічними результатами розвитку транспорту.

Висновки та перспективи подальших розвідок у даному напрямі.

У статті доведено, що ефективний розвиток залізничної галузі неможливий без системного державного управління фінансовими потоками, яке має ґрунтуватися на поєднанні стратегічних, фінансових і регуляторних інструментів. Обґрунтовано, що ситуативне фінансування, спрямоване на вирішення поточних проблем, не забезпечує довгострокової фінансової стійкості підприємств залізничного транспорту та не відповідає завданням структурної модернізації галузі.

Визначено, що держава виступає ключовим суб'єктом управління фінансовими потоками, відповідальним не лише за обсяги залучених ресурсів, а й за досягнення програмних і стратегічних результатів розвитку залізничного транспорту. Перехід до системного, результативно-орієнтованого управління фінансовими потоками дозволяє підвищити ефективність використання бюджетних коштів, забезпечити концентрацію ресурсів на пріоритетних напрямках та посилити прозорість і підзвітність управлінських рішень.

Перспективи подальших наукових розвідок доцільно пов'язувати з розробленням методичних підходів до оцінювання результативності державного управління фінансовими потоками у залізничній галузі, обґрунтуванням показників ефективності фінансових рішень, а також дослідженням можливостей інтеграції цифрових інструментів і аналітичних систем у процеси планування, моніторингу та контролю фінансового забезпечення розвитку підприємств залізничного транспорту.

Література

1. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80> (дата звернення: 05.01.2026).
2. Про залізничний транспорт : Закон України від 04.07.1996 № 273/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80> (дата звернення: 05.01.2026).
3. Кассір В. В., Нечай А. А. Фінансовий механізм розвитку залізничного транспорту України. Проблеми економіки транспорту. 2013. Вип. 6. С. 31–35.
4. Криворученко О. А. Фінансовий механізм розвитку залізничного транспорту України. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2012. № 38. С. 319–321.
5. Жук О. І., Гой Н. В., Нагорняк М. М. Фінансовий механізм реалізації державної політики у сфері залізничних вантажних перевезень. Публічне управління і політика. 2025. № 9(13). URL: <https://doi.org/10.70651/3041-2498/2025.9.01>
6. Krykavskyy Y., Stasiuk K. Financial security of railway infrastructure: the Ukrainian case. Scientific Journal of Bielsko-Biala School of Finance and Law. 2021. Vol. 25, No. 1. P. 10–14. <https://doi.org/10.19192/wsfip.sj1.2021.2>
7. Martseniuk L., Kovalenko-Marchenkova Y., Furfaro R. D. Directions of integration of railway transport of Ukraine into the European railway network. Philosophy, Economics and Law Review. 2022. Vol. 2, No. 2. P. 96–109.
8. Nykyforuk O., Stasiuk O., Chmyrova L., Fediai N. 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. 2025. Vol. 24, No. 1. P. 131–148.
9. Centre for Economic Strategy. Liberalization of the railway market in Ukraine: lessons learned from the EU countries. Kyiv, 2019. URL: <https://ces.org.ua>

10. NV. Ukrzaliznytsia reports its projected losses and immediate need for financing for 2026. 2025. URL: <https://english.nv.ua/nation/ukrzaliznytsia-reports-its-projected-losses-and-immediate-need-for-financing-for-2026-50559460.html>

11. NV Бізнес. Укрзалізниця: фінансування 16 млрд грн і програма «УЗ-3000» у 2026 році. 2025. URL: <https://biz.nv.ua/ukr/markets/ukrzaliznicya-finansuvannya-16-mlrd-grn-i-programa-uz-3000-u-2026-roci-50558135.html>

12. Кабінет Міністрів України. Публічні інвестиції у бюджеті-2026: модернізація інфраструктури, енергетики, транспорту і соціальних послуг. 2025. URL: <https://www.kmu.gov.ua/en/news/publiczni-investytsii-u-biudzheti-2026-modernizatsiia-infrastruktury-enerhetyky-transportu-i-sotsialnykh-poslugh>

13. Rail.insider. У держбюджеті-2026 передбачено 12,2 млрд грн на відновлення та розвиток залізничного сполучення. 2025. URL: <https://www.railinsider.com.ua/u-derzhbyudzheti-2026-peredbacheno-122-mlrd-grn-na-vidnovlennya-ta-rozvytok-zaliznychnogo-spoluchennya>

References

1. Verkhovna Rada of Ukraine (1994), The Law of Ukraine “On Transport”, Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80> (Accessed 01 Jan 2025).

2. Verkhovna Rada of Ukraine (1996), The Law of Ukraine “On Railway Transport”, Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80> (Accessed 01 Jan 2025).

3. Kassir, V.V. & Nechai, A.A. (2013), “Financial mechanism of railway transport development in Ukraine”, Problems of Transport Economics, vol. 6, pp. 31–35.

4. Kryvoruchenko, O.A. (2012), “Financial mechanism of railway transport development in Ukraine”, Bulletin of Transport Economics and Industry, vol. 38, pp. 319–321.

5. Zhuk, O., Hoi, N. & Nahorniak, M. (2025), “Financial mechanism of state policy implementation in railway freight transport”, Public Administration and

Policy, vol. 9(13). <https://doi.org/10.70651/3041-2498/2025.9.01>

6. Krykavskyy, Y. & Stasiuk, K. (2021), “Financial security of railway infrastructure: the Ukrainian case”, *Scientific Journal of Bielsko-Biala School of Finance and Law*, vol. 25(1), pp. 10–14. <https://doi.org/10.19192/wsfip.sj1.2021.2>

7. 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*, vol. 2(2), pp. 96–109.

8. Nykyforuk, O., Stasiuk, O., Chmyrova, L. & Fediai, N. (2025), “Convergence of Ukraine’s transport sector with the EU”, *Journal of European Economy*, vol. 24(1), pp. 131–148.

9. Centre for Economic Strategy (2019), *Liberalization of the railway market in Ukraine: lessons learned from the EU countries*, Kyiv, Ukraine.

10. NV (2025), “Ukrzaliznytsia reports its projected losses and immediate need for financing for 2026”, available at: <https://english.nv.ua> (Accessed 01 Jan 2025).

11. NV Business (2025), “Ukrzaliznytsia: UAH 16 billion financing and the UZ-3000 program in 2026”, Available at: <https://biz.nv.ua> (Accessed 01 Jan 2025).

12. Cabinet of Ministers of Ukraine (2025), “Public investments in the 2026 budget”, Available at: <https://www.kmu.gov.ua> (Accessed 01 Jan 2025).

13. Rail.insider (2025), “UAH 12.2 billion allocated for railway restoration and development in 2026”, Available at: <https://www.railinsider.com.ua> (Accessed 01 Jan 2025).

Стаття надійшла до редакції 07.01.2026 р.