

**Райчева Л.І.**

кандидат економічних наук, доцент,  
доцент кафедри економіки і міжнародних економічних відносин  
*Міжнародний гуманітарний університет, м. Одеса*

**Raicheva Larysa**

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,  
Senior Lecturer at the Department of Economics  
and International Economic Relations  
*International Humanitarian University, Odesa*

## **РОЗВИТОК ІНСТИТУТІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ У КОНТЕКСТІ СТРУКТУРИЗАЦІЇ І МОДЕРНІЗАЦІЇ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ**

### **DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT INSTITUTIONS IN THE CONTEXT OF STRUCTURING AND MODERNIZATION OF THE NATIONAL ECONOMY**

У статті визначено роль залізничного транспорту як складової транспортно-логістичного комплексу України. Зроблено акцент на проблеми, пов'язані з існуванням природних монополій, притаманним залізничним перевезенням. Проведено аналіз сильних, слабких сторін, загроз і можливостей розвитку підприємств залізничного транспорту. Обґрунтовано концептуальні засади проведення організаційної, фінансової та інформаційної реструктуризації на залізничному транспорті на основі інтеграції функціонально-об'єктної системи і вертикальної моделі, диференціації тарифів, поширення двоставочних тарифів, усунення перехресного субсидювання, створення нових сегментів ринку, розширення спектру транспортних і суміжних послуг. Запропоновано пріоритетні напрямки реструктуризації на залізничному транспорті в умовах воєнного стану і післявоєнного відновлення, у т.ч. у рамках поняття соціально-відповідальна реструктуризація.

**Ключові слова:** інститути, розвиток, залізничний транспорт, структуризація, модернізація, національна економіка.

The article defines the role of railway transport as a component of the transport complex of Ukraine. It is shown that the railway industry of Ukraine, as a natural monopoly, was formed on the basis of a centralized and concentrated form of state ownership in the bowels of the administrative and command system of the Soviet Union. Emphasis is placed on the problems associated with the existence of natural monopolies inherent in railway transportation. The signs of a natural monopoly on railway transport of Ukraine are systematized: the network nature of the organization of infrastructure and the provision of transport services; the presence of barriers for new business entities to enter the rail transportation market; the need for significant investments to create an alternative transport business; low investment attractiveness for private capital due to a long payback period; low elastic demand from consumers for transport services. Emphasis is placed on the problems associated with the existence of natural monopolies inherent in railway transportation. An analysis of the strengths, weaknesses, threats and development opportunities of railway transport enterprises was carried out. Measures have been developed to demonopolize railway transport of Ukraine through a justified division of the spheres of its operation into three groups: first, naturally monopolistic; secondly, areas where competition is potentially possible; third, areas where competition is natural. The conceptual principles of carrying out organizational, financial and information restructuring in railway transport based on the integration of the functional-object system and the vertical model, tariff differentiation, the spread of two-rate tariffs, the elimination of cross-subsidization, the creation of new market segments, the expansion of the spectrum of transport and related services are substantiated. The priority areas of restructuring in railway transport in the conditions of martial law and post-war reconstruction are proposed, including within the framework of the concept of socially responsible restructuring.

**Key words:** institutions, development, railway transport, structuring, modernization, national economy.

**Постановка проблеми.** Транспортний комплекс України є основою інфраструктури національної економіки, складним утворенням, яке надає масові, а також диференційовані послуги і представлений сегментами, які різняться характером взаємодії між попи-

том і пропозицією: монополістичним, олігопольним, конкурентним. Основними складовими транспортно-логістичного комплексу є залізничний, автомобільний, трубопровідний, морський і річковий, авіаційний тощо. Особливим монополістичного сегменту на транспорті є природня

монополія, притаманна залізничним перевезенням, трубопровідному транспорту, обслуговуванню транспортних терміналів, портів, аеропортів тощо.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питання організаційної, фінансової, інформаційної реструктуризації, демонополізації залізничного транспорту знаходяться у центрі уваги багатьох учених. Досліджуючи сучасні аспекти реструктуризації транспортних підприємств, Власенко Д.О. пропонує адаптивний підхід для вироблення управлінських рішень в умовах нестабільного, швидкоплинного ринкового середовища, для пристосування транспортних підприємств до умов ринкової конкуренції [1, с. 37]. Оцінюючи можливі варіанти організаційної реструктуризації залізничного транспорту на рівні галузі, Ейтутіс Г.Д., Божок А.Р. пропонують німецький варіант послідовного вдосконалення територіально-функціональної структури управління на базі інтеграції функціонально-об'єктної системи і вертикальної моделі [2, с. 92].

Зоріною О.І. узагальнено різноманітні кількісні показники для оцінки ступеня монополізації ринків у встановлених товарних і географічних межах в світовій і вітчизняній практиці [3, с. 26], які використано для оцінки ступеня рівня монополізації залізничного транспорту в сфері пасажирських перевезень.

Шемаєв В.В. робить акцент на тому, що інвестиційна політика суб'єктів природної монополії інфраструктурного сектору має особливості порівняно з іншими суб'єктами господарювання, оскільки цільова функція – максимізація прибутку акціонера – має певні обмеження та зобов'язання: на залізничному транспорті – соціальні зобов'язання щодо дотування вартості пасажирських і приміських перевезень або перевезень пільгових категорій громадян; на морському транспорті – вимога забезпечувати капітальні вкладення з урахуванням дотримання рівних умов господарювання для портових операторів; для авіаційного транспорту – вимоги щодо забезпечення безпечного аеронавігаційного обслуговування або доступу до інфраструктури аеропорту [4].

Погоджуємося з Широковою О.М. [5, с. 123], що ключовим фактором прийняття рішення про проведення реструктуризації транспортно-інфраструктурного підприємства є зростання економічної ефективності його функціонування. Заєць Г.П. розроблено пропозиції з удосконалення системи мотивації персоналу підприємств залізничного транспорту за умов впровадження трансферного ціноутворення [6, с. 260].

Високо оцінюючи науковий доробок зазначених авторів, слід визнати, що вони акцентують увагу на окремих аспектах досліджуваних проблем функціонування залізничного транспорту України, проте потребує подальшого розвитку з'ясування взаємозв'язків різних форм його реструктуризації і модернізації.

**Формулювання завдання дослідження.** Метою статті є ідентифікація проблем державного регулювання і стратегічного розвитку залізничного транспорту України та обґрунтування шляхів їх вирішення через механізми реструктуризації і модернізації національної економіки.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Залізнична галузь України, як природна монополія, сформувався на базі централізованої і концентрованої державної форми власності у надрах адміністративно-командної

системи Радянського Союзу. Монополістом є національний перевізник вантажів та пасажирів Акціонерне товариство «Українська залізниця», створене наприкінці 2015 року як правонаступник усіх прав і обов'язків Державної адміністрації залізничного транспорту України, а також підвідомчих підприємств і закладів, що мали статус окремих юридичних осіб. Таким чином, державну структуру було перетворено на акціонеру компанію, 100 % акцій якої належать державі. Частка Укрзалізниці у перевезеннях усіма видами транспорту становить: по вантажообігу – більше 75%, пасажирообороту – майже половину загального обсягу. Значна частка ринку транспортних послуг обумовлює важливу роль Укрзалізниці як великого платника податку.

У зведеному переліку суб'єктів природних монополій України станом на 30.06.2022 знаходилося 398 підприємств, у т.ч. 25 із них у сфері транспортної інфраструктури, включаючи 9 суб'єктів господарювання залізничного транспорту (у тому числі ДП – державні підприємства): АТ «Укрзалізниця» (м. Київ), Державне територіальне-галузеве об'єднання «Південно-Західна залізниця» (м. Київ), Державне територіальне-галузеве об'єднання «Львівська залізниця» (м. Львів), Виробничий підрозділ «Локомотивне депо «Полтава» Регіональної філії «Південна залізниця» АТ «Укрзалізниця» (м. Полтава), Виробничий підрозділ «Полтавське будівельно-монтажне експлуатаційне Управління регіональної філії «Південна залізниця» АТ «Укрзалізниця» (м. Полтава), Відокремлений підрозділ «Локомотивне депо Гребінка Регіональної філії «Південна залізниця» АТ «Укрзалізниця» (м. Гребінка), Виробничий структурний підрозділ «Кременчуцьке територіальне управління» Філії «Центр будівельно-монтажних робіт та експлуатації будівель і споруд» АТ «Укрзалізниця» (м. Гребінка), ДП Український державний центр залізничних рефрижераторних перевезень «Укррефтранс» (Київська область, м. Фастів), ДП «Управління промислових підприємств Державної адміністрації залізничного транспорту України» (м. Київ).

Ознаками природної монополії на залізничному транспорті України є: мережевий характер організації інфраструктури і надання транспортних послуг (система ліній перевезень як єдиний цілісний комплекс, єдиний центр управління в режимі *on-line*); наявність бар'єрів для входження на ринок залізничних перевезень нових суб'єктів господарювання, у т.ч. через наявність чисельних органів регулювання і контролю; потреба у значних інвестиціях для створення альтернативного транспортного бізнесу; низька інвестиційна привабливість для приватного капіталу через тривалий термін окупності, високі ризики реалізації інвестиційних проєктів, тривалий період амортизації основних засобів; значний обсяг постійних витрат, що обумовлює ефективність за умови зростаючого ефекту масштабу; специфічність матеріальних активів (залізничні колії, станції, рухомий склад) та їх вузька спеціалізація; низький еластичний попит із боку споживачів на транспортні послуги, які задовольняють першочергові потреби у перевезенні пасажирів і вантажів у просторі і не можуть бути обмеженими. Послуги суб'єктів природних монополій на транспортному ринку не мають субститутів, тому попит на них менше залежить від коливання цін і тарифів порівняно з іншими послугами. Найбільш монополізованим сегментом залізнич-

ного транспорту є перевезення сировинних вантажів на далекі відстані, коли споживач не має прийнятних альтернатив їх заміни і вимушений сплачувати монополю встановленим тарифом на транспортні послуги, попит на які є нееластичним за ціною перевезень [7, с. 421].

Систематизація ознак природної монополії дозволяє виділити її переваги як форми функціонування залізничного транспорту: здійснення масштабних інвестицій для розвитку інфраструктурної мережі, зниження експлуатаційних витрат за рахунок ефекту масштабу, зростання можливостей концентрації і перерозподілу фінансових ресурсів для здійснення значних капітальних вкладень, впровадження інновацій, розподілу ризику тощо. Зазначені переваги та висока соціальна значимість потребує ефективності державного регулювання природно-монополю сегмента залізничного транспорту, як у сфері державного, так і приватного секторів. Методи державного регулювання поділяються на прямі і непрямі. До прямих методів відносять: створення спеціальних уповноважених органів регулювання; безпосереднє управління підприємствами з боку держави (муніципалітету) як власника; конкурсний доступ на ринок (або регулювання через договірні відносини); встановлення регульованих тарифів; контроль якості послуг і рівня цін з боку державних і громадських органів захисту прав споживачів, регіональних органів влади та професійних спілок. Прямими методами є державна підтримка у формі дотацій і субсидій, бюджетне фінансування, бюджетне кредитування розвитку і модернізації транспортної та комунікаційної інфраструктури тощо. Метою використання непрямих методів є збалансування економіки залізничного транспорту, а непрямих – підтримка його рівноважного стану.

Об'єктами державного регулювання природних монополій на залізничному транспорті є: наявність стратегії розвитку; техніко-технологічне ліцензування; рівень і структура тарифів; обсяг перевезень; норма прибутку; вхід на ринок і вихід з нього; злиття і поглинання; якість транспортних і супутніх послуг; дотримання вимог безпеки і екологічності залізничних перевезень; структура власності суб'єктів природних монополій; методи бухгалтерського обліку та формування фінансової звітності; забезпечення комерційної та фінансової прозорості.

Запорукою ефективного державного регулювання суб'єктів природних монополій задля інтересів стимулювання економічного розвитку країни є: забезпечення балансу інтересів усіх зацікавлених осіб, у тому числі держави, мінімізація отримання ренти суб'єктів господарювання від власного монополюного становища, у т.ч. шляхом підвищення ефективності транспортного менеджменту на ринку електронної логістики. Основними завданнями зменшення негативного впливу суб'єктів природних монополій на розвиток залізничного транспорту [8, с. 227] є:

- контроль їх монополюного становища та захист інтересів споживачів транспортних залізничних послуг;
- забезпечення повного покриття економічно виправданих витрат;
- творення інвестиційних ресурсів для розширеного відтворення і модернізації матеріально-технічної бази;
- регулювання цін і тарифної політики щодо транспортних і супутніх послуг;

– державний контроль за додержанням встановлених тарифів на транспортні і сукупні послуги;

– контроль якості транспортних і супутніх послуг за економічно обґрунтованими цінами;

– моніторинг кон'юнктури ринку транспортних і суміжних послуг;

– створенню умов для розвитку конкуренції з метою виведення товарного ринку із стану природної монополії;

– обмеження впливу монополістів на державну політику;

– створення умов для сталого розвитку державних компаній-монополістів.

Ретроспективний аналіз розвитку залізничного транспорту у переважній більшості країн світу, окрім США і Канади, свідчить про зростання тенденцій до концентрації, об'єднання і поглинання корпорацій, націоналізації приватної власності, що призвели до виникнення природних монополій і поширення державного управління в галузі [9, с. 28]. Основними вадами розвитку залізничного транспорту є: значний державний контроль при обмеженості бюджетного фінансування, скорочення обсягів перевезень вантажів і пасажирів, брак бюджетної компенсації за перевезення пільгових категорій громадян і вантажів, неефективне господарювання через високі експлуатаційні витрати, високий рівень монополюної влади і зловживання нею, втрата конкурентних позицій на користь автомобільного транспорту на ринку приміських пасажирських та дрібних вантажних перевезень.

У Західній Європі та країнах Центральної та Східної Європи (ЦСЄ) метою реформ у залізничному транспорті є відокремлення національних залізничних компаній від міністерств транспорту і забезпечення відкритого доступу до інфраструктури зовнішніх залізничних компаній. У країнах ЦСЄ створено «перехідну» модель, яка забезпечує вертикальну інтеграцію за участю домінуючої компанії і дозволяє створити конкуренцію через горизонтальні відділення – регіональні залізниці. АТ «Укрзалізниця» має функціонально-об'єктну організаційну структуру управління, при цьому об'єктами є: перевезення, фінанси і економіка, тарифи, техніка і технології, соціальна сфера, ресурси, інвестиції, зовнішньоекономічна діяльність. Демоніполізації її діяльності сприятимуть такі заходи: вихід з її складу підрозділів, які відносяться до конкурентного сектору економіки; створення операторських компаній пасажирських перевезень, в тому числі їх вихід на ринок зі своїм власним парком локомотивів; створення регіональних підприємств з обслуговування інфраструктури (РП) і регіональні центри управління перевезеннями (РЦУП), які мають бути по вертикалі підпорядковуватися АТ «Укрзалізниця». Сферою діяльності РП є: дистанції колії, електропостачання, сигналізація та зв'язок, будівельно-монтажні і регламентні роботи, інформаційно-обчислювальні центри, планово-попереджувальні та аварійно-відновлювальні ремонти об'єктів інфраструктури. Управління зазначеними об'єктами здійснюється через галузеві і функціональні служби. РЦУП управляють технологічним процесом організації руху поїздів через диспетчерський апарат усіма залізничними станціями. Організаційна реструктуризація АТ «Укрзалізниця» дозволить гармонійно поєднати галузеву і регіональну форми управління;

ліквідувати дублюючі функції залізниць і їх дирекцій, створити регіональні підприємств на їх основі, підвищити безпеку руху поїздів і якості обслуговування пасажирів за рахунок ефективного управління.

Загальними напрямками реструктуризації залізничного транспорту є: оновлення і модернізація транспортної інфраструктури і рухомого складу; впровадження новітніх технологій надання і збуту транспортних послуг, розробка нових видів послуг транспортних підприємств, захоплення нових секторів транспортного ринку, перерозподіл сфер впливу на існуючому ринку, збільшення обсягів перевезень вантажів і пасажирів, їх прибутковості, створення нових і удосконалення існуючих транспортних міжнародних коридорів, інтегрування вітчизняних транспортних підприємств до європейської транспортної системи.

Специфічним напрямком реструктуризації залізничного транспорту є відділення потенційно конкурентних сегментів від природньо-монопольних через обмеження умов підвищення тарифів, необхідність вступу до єдиного європейського транспортного простору і виконання вимог Директиви ЄС 2008/57/CE про оперативну сумісність залізничної системи в межах Співтовариства. У європейських країнах існує три основні моделі функціонування залізничного транспорту: перша – відділення операторів інфраструктури і залізничних перевезень як незалежних юридичних осіб із відокремленим бухгалтерським обліком і звітністю; друга – створення єдиного суб'єкта господарювання – юридичної особи, якій підпорядковуються незалежні з позиції управління дочірні компанії-оператори; третя – холдингова модель як синтез двох попередніх моделей. Вибір окреслених моделей управління залізничним транспортом країнами Європи є вільним незважаючи на інституціональні чинники: техніко-технологічні, політичні, економічні. Проте обов'язковою умовою їх застосування є організаційно-фінансова реструктуризація у таких формах: корпоратизація шляхом перетворення у акціонерне товариство або холдингову акціонерну компанію; відділення функцій державного управління та господарської діяльності; налагодження окремого обліку доходів та витрат на вантажні і пасажирські перевезення; створення регіональних компаній залізничного транспорту на базі одного з видів перевезень; комерціалізація їх діяльності і розвиток конкурентного сегменту на ринку транспортних послуг залізниці. Державно-приватне партнерство є одним із інструментів фінансування інфраструктурних проектів у галузях природних монополій, поширеними його видами є: розпродаж активів (продаж підрозділу, дочірнього підприємства, пакета цінних паперів або іншого активу для акумулювання фінансових ресурсів або реінвестування в нові проекти), концесія (надання державою приватній юридичній особі права використання деяких зі своїх функцій для досягнення суспільних цілей), проект «з нуля», контракти на управління чи лізинг.

Залізничний транспорт поряд з іншими природними монополіями має вагомое економічне, соціальне, політичне та оборонне значення для національної економіки. Від витрат на транспортування вантажів залежить економічний стан великої кількості суб'єктів господарювання, їх конкурентоспроможність на внутрішньому та зовнішньому ринках, витрати на тран-

спортування пасажирів безпосередньо впливають на фінансовий стан домогосподарств, а також на соціальну стабільність у державі. Враховуючи монопольне становище залізничного транспорту, ця галузь національної економіки є об'єктом державного регулювання.

Розглянемо концептуальні основи організації процесу фінансової реструктуризації підприємств залізничного транспорту як основи їх стратегічного розвитку. На підготовчому етапі визначають мету фінансової реструктуризації, оптимальні терміни її проведення, послідовність реалізації окремих заходів, шляхи адаптації до зовнішнього середовища, необхідний обсяг інвестицій і оптимальне джерело фінансування. Необхідність фінансової реструктуризації підприємств залізничного транспорту визначають такі чинники: перехресне субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних; заборгованість держави за бюджетною компенсацією перевезення пільгових категорій пасажирів; штучне завищення тарифів для суб'єктів господарювання за вантажними перевезеннями, що призводить до зростання повної собівартості готової продукції, товарів і викривлює показники економічної ефективності; непрозорість фінансових потоків, що ускладнює здійснення державного фінансового контролю за законним і ефективним використанням бюджетних коштів, а також знижує інвестиційну привабливість. Основною метою фінансової реструктуризації підприємств залізничного транспорту є покращення фінансових результатів на основі оптимізації експлуатаційних витрат при якісному задоволенні платоспроможного попиту на перевезення і утримання в належному стані інфраструктурних об'єктів і рухомого складу.

Інформаційним джерелом обґрунтування плану заходів із фінансової реструктуризації підприємств залізничного транспорту є: внутрішня інформація (дані бізнес-планів, інвестиційного меморандуму, бухгалтерського обліку (в частині аналітичного обліку доходів і витрат за видами перевезень, розподілу загальнопромислових витрат), управлінського обліку, фінансової та управлінської звітності), зовнішня інформація (дані про обсяги фінансування із зовнішніх джерел (бюджет, зовнішні інвестори, банківські установи, фондовий ринок), стан ринку транспортних пасажирських і вантажних перевезень, дані попиту і пропозиції, обсяг пасажирообороту за пільговими перевезеннями). Для обґрунтування заходів із фінансової реструктуризації підприємств залізничного транспорту використовують інструментарій фінансового, економічного, SWOT-аналізу.

З урахуванням характеру слабких сторін і ступеня загроз можна зробити висновок, що найбільші ризики діяльності підприємств залізничного транспорту в сучасних умовах пов'язані з їх діяльністю в умовах воєнного стану. Тому на перший план серед заходів антикризового характеру виходять завдання не економічного характеру, а зростання ролі залізничного транспорту у забезпеченні обороноздатності країни, оперативного відновлення пошкодженої інфраструктури і рухомого складу через військові дії та обстріли. По мірі деокупації захоплених ворогом територій на порядок денний вийде питання відбудови територіальних залізничних комплексів, завершення розпочатих процесів організаційної реструктуризації. В умовах післявоєнного відновлення економіки слід очікувати зростання попиту на вантажо- і пасажироперевезення і

створення умов для завершення фінансової реструктуризації залізничного транспорту.

Рационалізація організаційної структури управління і зміцнення фінансового стану залізничних підприємств дозволить ліквідувати їх слабкі сторони і поширити використання інноваційних технологій; покращити стан колійного господарства, рухомого складу, інших специфічних активів; підвищити рівень безпеки транспортних перевезень; збільшити мотивацію персоналу, залучити висококваліфікованих фахівців, прогресивну молодь; завершити формування корпоративної культури та підвищити соціальну відповідальність.

Особливий наголос слід зробити на визначенні діалектики взаємозв'язку реструктуризації, з однієї сторони, і соціальної відповідальності та корпоративного управління, з іншої сторони. На жаль, підприємства залізничного транспорту значно відстають від суб'єктів господарювання інших видів економічної діяльності в частині прийняття кодексів корпоративного управління, формування і розкриття нефінансових звітів, збільшення екологічності бізнес-процесів, питань охорони праці і підвищення безпеки життєдіяльності, впровадження соціальних програм, інформаційної відкритості тощо. Масштабна реструктуризація залізничного транспорту носить комерційний характер і покликана вирішити фінансово-економічні проблеми галузі. Проте концепція сталого розвитку ґрунтується не тільки на вимогах зростання прибутку та максимізації ринкової вартості підприємства, але і на моральних принципах, турботі про довкілля, працівників, соціальну сферу тощо. Тому реструктуризація залізничного транспорту як система організаційно-економічних, фінансових, правових, технічних заходів має базуватися на принципах сталого розвитку, тобто відповідності за екологічні, соціальні, економічні наслідки для суспільства [10, с. 72]. У сучасних умовах концепція сталого розвитку втілюється у відповідальності підприємств за свої рішення, за вплив їх діяльності на майбутнє, за здатність гармонізувати інтереси зацікавлених сторін і відповідати потребам працівників, за участь в обороні нашої держави від військового вторгнення РФ і післявоєнному відновленні її економіки.

Таким чином, тісний діалектичний взаємозв'язок реструктуризації та соціальної відповідальності, а також їх взаємообумовленість дозволяє зробити висновок про виникнення поняття соціально-відповідальної реструктуризації залізничного транспорту. В її основі лежить добровільно прийнята відповідальність підприємства за будь-які можливі ризики під час та в результаті змін його структури, форми власності, організаційно-правової форми, джерел фінансування.

**Висновки.** Демонізація транспортного комплексу розглядається як стратегічна мета його розвитку, покликана зменшити негативний вплив монополічної влади і природно-монополічних сегментів на національну економіку. Розроблено заходи із демонізації залізничного транспорту України шляхом обґрунтованого розподілу сфер його функціонування на три групи: по-перше, природно монополічні (розробка інституціонального механізму державного регулювання, удосконалення антимонопольної політики, затвердження обґрунтованих методів розрахунку тарифів); по-друге, сфери, де конкуренція потенційно можлива (стимулювання напрямків демонізації ринку залізничних перевезень, підтримка виходу вільного входу на нього нових гравців, залучення приватних інвестицій внаслідок структурних реформ); по-третє, сфери, де конкуренція є природною (антимонопольне регулювання та підтримка конкурентного середовища).

Обґрунтовано концептуальні засади проведення організаційної, фінансової та інформаційної реструктуризації на залізничному транспорті на основі інтеграції функціонально-об'єктної системи і вертикальної моделі, диференціації тарифів, поширення двоставочних тарифів, усунення перехресного субсидіювання, створення нових сегментів ринку, розширення спектру транспортних і суміжних послуг. Обґрунтовано пріоритетні напрямки реструктуризації на залізничному транспорті в умовах воєнного стану і післявоєнного відновлення, у т.ч. у рамках поняття соціально-відповідальної реструктуризації.

Метою подальшого дослідження є розробка пропозицій із удосконалення розвитку залізничного транспорту у контексті післявоєнного відновлення національної економіки.

### Список використаних джерел:

1. Власенко Д.О. Сучасні аспекти реструктуризації транспортних підприємств. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія : Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. 2019. Вип. 23(1). С. 34–38.
2. Ейтутіс Г.Д., Божок А.Р. Реструктуризація залізничного транспорту України на основі регіонально-галузевої моделі управління. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2019. № 68. С. 85–93.
3. Зоріна О.І. Оцінка реального ступеню монополізації залізничного транспорту в сфері пасажирських перевезень. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2009. № 26. С. 25–28.
4. Шемаєв В.В. Інвестиційна політика суб'єктів природної монополії транспортно-інфраструктурного сектору. *Дороги і мости*. 2020. Вип. 21. С. 47–58. DOI: <https://doi.org/10.36100/dorogimosti2020.21.047>
5. Широкова О.М. Модель оцінки економічної ефективності функціонування залізничного транспорту в процесі реструктуризації. *Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. Проблеми економіки транспорту*. 2011. Вип. 1. С. 122–125.
6. Заєць Г.П. Удосконалення системи мотивації персоналу підприємств залізничного транспорту за умов впровадження трансферного ціноутворення. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2017. № 58 ( спец. вип. ). С. 259–260.
7. Melnikov S.V. Dynamic monopoly pricing under the purchase price effect. *Актуальні проблеми економіки*. 2014. № 12. Р. 417–422.
8. Рудяга І.М. Залізничний транспорт України як суб'єкт природної монополії: господарсько-правовий аспект. *Економічна теорія та право*. 2016. № 2. С. 216–229.
9. Дегтяр А.О. Державне регулювання залізничного транспорту як природної монополії. *Міжнародний науковий журнал «Інтернаука»*. 2017. № 2(1). С. 26–30.

10. Шкуліпа Л.В. Соціально-відповідальна реструктуризація залізничного транспорту в Україні як провідна детермінанта в ССВЗТ. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер. : Економіка і управління*. 2012. Вип. 21-22(1). С. 66–73.

#### References:

1. Vlasenko D. O. (2019) Suchasni aspekty restrukturyzatsii transportnykh pidpriemstv [Modern aspects of restructuring of transport enterprises]. *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu. Seriya: Mizhnarodni ekonomichni vidnosyny ta svitove hospodarstvo*, vol. 23(1), pp. 34–38. (in Ukrainian)
2. Eitutis H. D., Bozhok A. R. (2019) Restrukturyzatsiia zaliznychnoho transportu Ukrainy na osnovi rehionalno-haluzevoi modeli upravlinnia [Restructuring of railway transport of Ukraine on the basis of the regional and branch model of management]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, no. 68, pp. 85–93. (in Ukrainian)
3. Zorina O. I. (2009) Otsinka realnoho stupeniu monopolizatsii zaliznychnoho transportu v sferi pasazhyrskykh perevezen [Assessment of the real degree of monopolization of railway transport in the field of passenger transportation]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, no. 26, pp. 25–28. (in Ukrainian)
4. Shemaiev V. V. (2020) Investytsiina polityka subiektiv pryrodnoi monopolii transportno-infrastruktornoho sektoru [Investment policy of natural monopoly subjects of the transport and infrastructure sector]. *Dorohy i mosty*, vol. 21, pp. 47–58. DOI: <https://doi.org/10.36100/dorogimosti2020.21.047> (in Ukrainian)
5. Shyrokova O. M. (2011) Model otsinky ekonomichnoi efektyvnosti funktsionuvannia zaliznychnoho transportu v protsesi restrukturyzatsii [A model for assessing the economic efficiency of railway transport in the process of restructuring]. *Zbirnyk naukovykh prats Dnipropetrovskoho natsionalnoho universytetu zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazariana. Problemy ekonomiky transportu*, vol. 1, pp. 122–125. (in Ukrainian)
6. Zaiets H. P. (2017) Udoshkonalennia systemy motyvatsii personalu pidpriemstv zaliznychnoho transportu za umov vprovadzhennia transfernoho tsinoutvorennia [Improvement of the system of motivation of personnel of railway transport enterprises under the conditions of implementation of transfer pricing]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, no. 58 (spets. vyp.), pp. 259–260. (in Ukrainian)
7. Melnikov S. V. (2014) Dynamic monopoly pricing under the purchase price effect. *Aktualni problemy ekonomiky*, no. 12, pp. 417–422.
8. Rudiaha I. M. (2016) Zaliznychnyi transport Ukrainy yak subiekt pryrodnoi monopolii: hospodarsko-pravovy aspekt [Railway transport of Ukraine as a subject of natural monopoly: economic and legal aspect]. *Ekonomichna teoriia ta pravo*, no. 2, pp. 216–229. (in Ukrainian)
9. Diehtiar A. O. (2017) Derzhavne rehuliuвання zaliznychnoho transportu yak pryrodnoi monopolii [State regulation of railway transport as a natural monopoly]. *Mizhnarodnyi naukovyi zhurnal "Internauka"*, no. 2(1), pp. 26–30. (in Ukrainian)
10. Shkulipa L. V. (2012) Cotsialno-vidpovidalna restrukturyzatsiia zaliznychnoho transportu v Ukraini yak providna determinanta v SSVZT. *Zbirnyk naukovykh prats Derzhavnoho ekonomiko-tehnolohichnoho universytetu transportu. Ser.: Ekonomika i upravlinnia*, vol. 21-22(1), pp. 66–73. (in Ukrainian)