

Увесь контент ліцензовано за умовами [Creative Commons BY 4.0 International license](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

НАЦІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА
NATIONAL ECONOMY

УДК 005.332.4:/339.13:635.112

doi: <https://doi.org/10.15330/apred.1.22.260-275>

Щербакова Т.А.¹, Петренко Є.М.²

**ОСОБЛИВОСТІ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ
ПРИРОДНИХ МОНОПОЛІЙ
(НА ПРИКЛАДІ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ)**

Державний торговельно-економічний університет
кафедра економічної теорії та конкурентної політики
вул. Кіото, 19, м. Київ,
02156, Україна,

¹тел.: +380 50 285 5365,
e-mail: t.a.scherbakova@knute.edu.ua
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5781-0192>

²тел.: +38066 106 7783 ,
y.petrenko_femp_9_23_b_d@knute.edu.ua
ORCID: <https://orcid.org/0009-0007-3671-811X>

Анотація. Природні монополії існують і мають важливе значення у будь-якій економічній системі, оскільки вони наділені потужною ринковою владою і мають велике суспільне значення. Існування природних монополій обумовлено об'єктивною причиною, коли попит на певний товар, або послугу найкраще можуть задовольнити одне або кілька підприємств. В статті розглядаються особливості державного регулювання природних монополій на прикладі залізничної галузі. Теоретичним підґрунтям та методологічною базою слугують фундаментальні концепції функціонування природних монополій а також, головні методи державного антимонопольного регулювання над ними. В ході дослідження були залучені нормативно-правові акти України, директиви Європейського Союзу, наукові праці вітчизняних та іноземних фахівців. Окрім цього, проаналізовано офіційні щорічні звіти Антимонопольного комітету України. Для визначення економічної сутності природних монополій та інструментів державного регулювання було застосовано системно-структурний метод, метод статистичного та економічного аналізу, порівняльно-аналітичний, емпіричний, графічний та табличний методи. Визначено особливості існування природних монополій. Сформовано основні методи та інструменти державного регулювання. З метою запобігання зловживанням домінуючого становища та захисту інтересів споживачів державі варто використовувати комплексну методику, яка поєднує тарифне регулювання, контроль доступу до інфраструктури, встановлення стандартів якості і т.п. Реалізація цих методів відбувається за допомогою інструментів регулювання. Проаналізовано ситуацію на ринку вантажних та пасажирських перевезень. Зроблено аналіз діяльності Антимонопольного комітету України у сфері залізничного транспорту та на суміжних ринках АТ «Укрзалізниця». Встановлено, що на сьогодні необхідність реформ та розвиток організації перевезень є поступовою інтеграцією залізничної галузі України до складу європейських та світових транспортних мереж. Запропоновано моделі функціонування залізниці. Для досягнення повноцінної модернізації цього сектору вкрай важливо запровадити європейські регуляторні принципи.

Ключові слова: природна монополія, державне регулювання, залізничний транспорт, монопольне становище, антимонопольне регулювання, конкуренція

**SPECIFFCS OF STATE REGULATION OF NATURAL MONOPOLIES
(A CASE STUDY OF THE RAILWAY INDUSTRY)**

Department of Economics and Competition Policy,
State University of Trade and Economics,
Kyoto str., 19, Kyiv,
02156, Ukraine,

¹tel.: +380 50 285 5365,
e-mail: t.a.scherbakova@knute.edu.ua
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5781-0192>

² tel.: +38066 106 7783 ,
e-mail: y.petrenko_femp_9_23_b_d@knute.edu.ua
ORCID: [https:// orcid.org/0009-0007-3671-811X](https://orcid.org/0009-0007-3671-811X)

Abstract. Natural monopolies exist and play a significant role in any economic system, as they possess substantial market power and are of great public importance. The existence of natural monopolies stems from an objective factor: the fact that the demand for a particular good or service is best met by one or a few enterprises. This article examines the specifics of state regulation of natural monopolies, using the railway industry as a case study. The theoretical and methodological foundation of the study comprises the fundamental concepts governing the operation of natural monopolies and the primary methods of state antitrust regulation applied to them. The research draws upon Ukrainian legal acts, European Union directives, and the scholarly works of domestic and foreign experts. In addition, the official annual reports of the Anti-Monopoly Committee of Ukraine were analyzed. To determine the economic nature of natural monopolies and the instruments of state regulation, the following methods were employed: the systems-structural method, statistical and economic analysis, as well as comparative-analytical, empirical, graphical, and tabular methods. The characteristics of natural monopolies have been identified, and the primary methods and instruments of state regulation have been outlined. To prevent the abuse of a dominant position and protect consumer interests, the state should employ a comprehensive approach combining tariff regulation, control over infrastructure access, the establishment of quality standards, and the like. These methods are implemented through regulatory instruments. The situation in the freight and passenger transportation market has been analyzed. An analysis was conducted of the activities of the Anti-Monopoly Committee of Ukraine regarding railway transport and the markets adjacent to JSC Ukrzaliznytsia. It has been established that the current need for reform and the development of transport operations entail the gradual integration of Ukraine's railway sector into European and global transport networks. Models for railway operations have been proposed. Implementing European regulatory principles is crucial for achieving the comprehensive modernization of this sector.

Keywords: natural monopoly, state regulation, railway transport, monopoly position, antimonopoly regulation, competition

Вступ. Сьогодні, в умовах функціонування ринкової економіки, важливе значення мають галузі, яким притаманні риси природної монополії. Ці галузі забезпечують життєво необхідні потреби суспільства та формують інфраструктурний фундамент для розвитку національної економіки. Від того, наскільки дієвим та прозорим буде державне регулювання на ринках, напряду залежить ціноутворення на суміжних ринках, а також загальний рівень добробуту населення.

У межах національної економічної системи залізничний транспорт займає ключову позицію, адже галузь обслуговує основну частину пасажирських та вантажних перевезень. Залізниця має статус природної монополії, тому вона має низку викликів та проблем: неефективного тарифного регулювання, технологічне зношення

інфраструктури, необхідності приведення норм відповідно до європейських стандартів. Актуальною залишається проблема перехресного субсидування, адже воно виснажує компанію та спотворює належне функціонування конкурентних ринкових механізмів. Окрім того, сучасні економічні та воєнні виклики в рази підвищили навантаження на залізничну сферу. Внаслідок блокування альтернативних шляхів сполучення, залізничний транспорт перетворився на логістичну сферу, яка гарантує експортну спроможність та безпеку держави. Це, в свою чергу вимагає нагальну потребу в підвищенні ефективності управлінських процесів, модернізації наявної інфраструктури та зміцненні фінансової спроможності підприємства. Без своєчасного та комплексного реагування держави на виклики існує високий ризик стагнації залізниці та залежних від неї промислових секторів. Дослідження особливостей державного регулювання АТ “Укрзалізниця” є вкрай необхідним задля підтримки конкурентоспроможності країни та її економічної стійкості.

Постановка завдання. Діяльність суб’єктів природних монополій, сутність та механізм регулювання розглянуто в працях Венгер В., Калюжного А., Кузнецова Ю., Лепетун І., Мельник А., Романюк О., Рудяги І., Світлак І, та багатьох інших українських дослідників. У галузі теорії і практики державного регулювання галузей природних монополій важливі наукові результати відображені в роботах Л. Вальраса, К. Менгера, Дж. Робінсон, Е. Чемберліна, А. Маршала, Дж. Гелбрейта, А. Пігу. Метою дослідження є теоретичне обґрунтування функціонування природних монополій та формування практичних рекомендацій спрямованих на покращення системи державного регулювання у сфері залізничної галузі на території України.

Методи дослідження. Для визначення економічної сутності природних монополій та інструментів державного регулювання було застосовано системно-структурний метод. Метод статистичного та економічного аналізу використано для оцінки сучасного стану ринку перевезень АТ “Українська залізниця”. Дослідження міжнародної практики стосовно реформування залізничних перевезень проводилися на основі порівняльно-аналітичного методу. Також застосовано емпіричний, графічний та табличний методи.

Результати. Монополія є виключним правом, яке може належати державі, компанії, фізичній особі задля здійснення певної діяльності. Водночас - це концентрація виробництва та об’єднання різних ресурсів (фінансові, інтелектуальні, технологічні).

В умовах ринкової економіки існують галузі де конкуренція є економічно недоцільною чи технічно неможливою через специфіку виробничих процесів та особливості роботи інфраструктури. Саме тоді виникає природна монополія. Згідно з Законом України «Про природні монополії», природна монополія – стан товарного ринку, при якому задоволення попиту на цьому ринку є більш ефективним за умови відсутності конкуренції внаслідок технологічних особливостей виробництва (у зв’язку з істотним зменшенням витрат виробництва на одиницю товару в міру збільшення обсягів виробництва), а товари (послуги), що виробляються суб’єктами природних монополій, не можуть бути замінені у споживанні іншими товарами (послугами), у зв’язку з чим попит на цьому товарному ринку менше залежить від змін цін на ці товари (послуги), ніж попит на інші товари (послуги) [1]. Природні монополії мають певні ознаки, а саме: унікальна характеристика продукції, що виробляється на конкретному підприємстві, чи послуги, що надається; недоцільність конкурентних відносин; попит не залежить від ціни; підприємства мають технологічні особливості.

Економічна сутність природної монополії, як особливого об’єкта державного регулювання, зазвичай пов’язана з наявністю потужного ефекту масштабування. Ключовою ознакою, що спричиняє формування даної ринкової структури є факт, що

при збільшенні обсягів виробництва продукції, середні витрати (в довгостроковому періоді) постійно знижуються. Оскільки, конкретним галузям необхідні величезні первинні інвестиції у розбудові мережевої інфраструктури (залізничних колій, систем трубопроводів, електромереж) – наявність єдиного великого суб'єкта господарювання дає змогу рівномірно розподілити ці значні постійні витрати на максимальну кількість наданих послуг, тим самим знижуючи їх собівартість. Станом на кінець травня 2026 року в Україні нараховується 3730 природних монополій, тільки за останні два роки їх кількість збільшилась на 3%. Абсолютним лідером серед природних монополій залишається Енергоатом із річним доходом 254,7 млрд грн. Друге місце посідає Укренерго зі 107,7 млрд грн, а третє – Укрнафта, яка отримала майже 99,6 млрд грн доходу. До першої п'ятірки також увійшли Укрзалізниця та Укргазвидобування [2]. Кожна третя природна монополія працює у сфері централізованого водопостачання, а ще третина – одночасно займається водопостачанням та водовідведенням. Також 27% позицій у реєстрі припадають на підприємства, що транспортують теплову енергію магістральними та місцевими мережами. Варто зазначити, що одна монополія може охоплювати декілька сфер. Із 97% суб'єктів природних монополій в Україні складають саме компанії – 3607. Частка ФОПів залишається мінімальною – лише 123 підприємці.

Найчастіше компанії-монополії – це комунальні підприємства: 2048, або 57% від загальної кількості. Ще 22% припадає на товариства з обмеженою відповідальністю. Акціонерні товариства та приватні підприємства займають майже однакову частку – по 4%. Найбільше природних монополій зареєстровано у Одеській області – 366 суб'єктів, або 10% від загальної кількості. Далі йдуть Полтавська із 337 компаніями та Київська, де працює майже 298 монополістів. [2]

Характерною рисою природних монополій є високі витрати, в результаті яких, виробництво невеликих обсягів продукції кількома суб'єктами господарювання стає економічно не вигідним. Однак, цей підхід викликає суперечність: з однієї сторони найпродуктивніше виробництво певних товарів досягається саме на монополізованому ринку, а з іншої - абсолютна відсутність конкуренції створює ризики для зловживання домінуючим становищем з метою максимізації прибутку. Вартість реалізації товару, яку пропонує монополіст з метою максимізації прибутку, як правило є вищою аніж ціна встановлена за умов конкуренції. Ці маніпуляції можуть спричинити суспільні втрати. Звідси й випливає потреба у державному регулюванні діяльності природних монополій. Держава має регулювати діяльність таким чином, щоб задовольняти потреби як споживачів, так і суб'єктів господарювання.

Отже, природні монополії формуються завдяки економічним та технологічним особливостям у виробництві. Ці чинники роблять конкурентну боротьбу неефективною. Саме тому функціонування монополій потребує впровадження ефективних методів та інструментарію державного нагляду. Пропонуємо виділити п'ять основних методів державного регулювання (табл.1).

Таблиця 1

Методи державного регулювання природних монополій

Table 1

Methods of state regulation of natural monopolies

Метод регулювання	Сутність	Сфера застосування в Україні
Цінове (тарифне) регулювання	Регулювання тарифів та цін на товари чи послуги природних монополій. Мета даних заходів полягає у забезпеченні захисту споживачів від надмірно високих цін та досягти гармонії між потребами громади та вигодами монополістів.	Енергетика (електроенергія, тепло, газ), водопостачання, залізничні перевезення
Встановлення стандартів якості та вимог до діяльності	Визначення державою мінімально прийнятих стандартів, що стосуються безпеки, якості та екологічності, при постачанні товарів та наданні послуг природними монополіями	Енергетика, водопостачання, газопостачання, інфраструктура
Регулювання доступу та обслуговування споживачів	Визначення обов'язків та відповідальності за надання послуг усім групам споживачів і забезпечення безперешкодного доступу до цих послуг. Закріплення мінімально допустимих стандартів якості обслуговування	Комунальні послуги, електроенергія, газ, транспорт
Контроль та нагляд за діяльністю суб'єктів	Контроль за дотриманням та виконанням закріплених вимог, норм, стандартів, тарифів, ліцензування, перевірок, накладання санкцій та штрафів за порушення в діяльності.	Всі галузі природних монополій
Антимонополіне регулювання	Виконання дій задля запобігання зловживання монополієм (домінуючим) становищем та обмеження конкуренції на ринках, які є суміжними. Також, для забезпечення однакових умов доступу та економічної справедливості	Енергетика, телекомунікація, транспорт та інші ринки з концентрацією економічної влади

Джерело: складено авторами за даними [1; 3; 4; 5; 6; 7]

Вирішальну роль у реалізації державної політики виконують органи державної влади. Їм делеговано відповідні повноваження для проведення державного контролю та наглядових заходів за суб'єктами природних монополій. Державне регулювання діяльності суб'єктів природних монополій здійснюється спеціальними уповноваженими органами, серед яких:

– національні комісії регулювання природними монополіями, які утворюються та функціонують згідно з Законом України “Про природні монополії”;

– Антимонополіний комітет України виступає, як один з найважливіших органів у механізмі державного нагляду. Комітет здійснює державний нагляд за дотриманням законодавства про захист економічної конкуренції, розглядає справи щодо зловживання домінуючим становищем та накладає штрафні санкції у випадку виявлення порушень антимонополіного законодавства [4; 8];

– інші органи виконавчої влади, об'єднання споживачів та органи місцевого самоврядування у межах їх компетенції [1; 8].

Отже, для того, щоб природні монополії успішно функціонували, необхідно застосовувати увесь спектр регуляторних методів та інструментів. Особливе значення ці механізми мають в тих сферах, які є критично важливими. Яскравим прикладом саме такої галузі є залізничний транспорт. Саме він посідає одне з ключових місць у галузях транспортної системи країни, забезпечуючи стабільне функціонування національної економіки.

Ключовою рисою залізничної монополії є наявність високих бар'єрів для входу конкурентів на ринок. "Висота" цих перешкод залежить від необхідності залучення суттєвих інвестицій. Проте інвестиції мають найменшу привабливість для вкладення коштів. Причини обумовлені: довгим періодом окупності, тривалим періодом амортизації, високим ступенем ризиків, наявністю значної кількості контролюючих органів у даній галузі. Специфіка ж даної галузі полягає в тісному взаємозв'язку між інфраструктурою та транспортуванням. У більшості ситуацій одна й та сама компанія бере на себе управління залізничною інфраструктурою, організацію перевезень та забезпечує технічне обслуговування рухомого складу. Хоча подібна модель унеможливорює єдине планування робочого процесу, вона паралельно зміцнює домінуючу позицію суб'єкта господарювання на ринку [9; 10].

Аналіз ситуації на ринку дає можливість з'ясувати основні напрямки для підвищення ефективності державного регулювання в діяльності залізничних перевезень.

Абсолютним лідером та головним суб'єктом господарювання на ринку прийнято вважати Акціонерне товариство "Українська залізниця" (надалі – АТ "Укрзалізниця"). Згідно зі зведеним переліком суб'єктів природних монополій, який підтримується Антимонопольним комітетом України, станом на 16.01.2026 Акціонерне товариство "Укрзалізниця" перебуває у вищевказаному переліку. Крім того, визначено межі діяльності АТ, як суб'єкта природних монополій, а саме: надання послуг з використання залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами та іншої інфраструктури. Так, як попит на послуги постійний, це практично унеможливорює появу нових учасників на ринку. Зведення ще однієї колії є досить затратним, тому конкуренція в цій галузі практично відсутня [11; 12].

Проаналізуємо вантажні перевезення в 2024-25 роках (рис. 1).

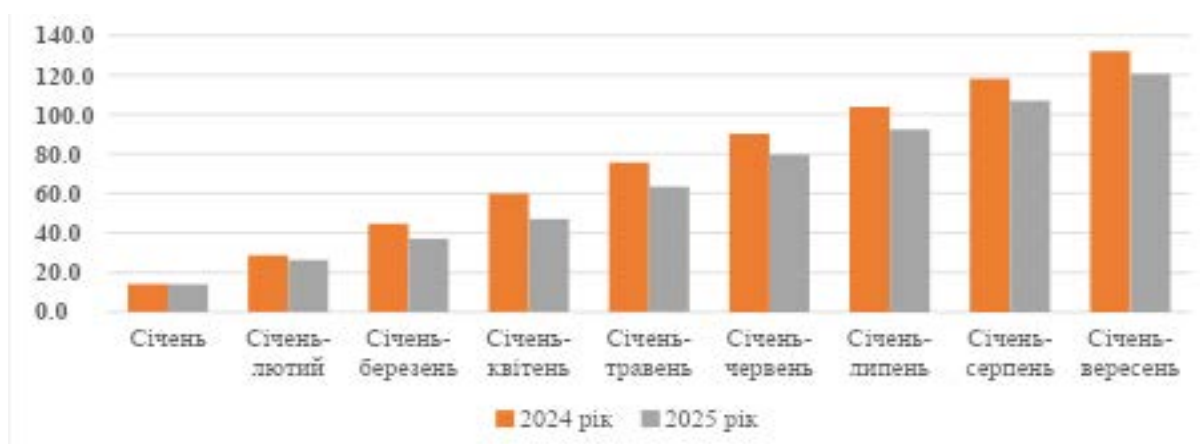


Рис.1. Обсяг перевезеного вантажу залізничним транспортом за 2024-2025 р.р.

Fig.1. Volume of cargo transported by rail in 2024–2025.

Джерело: складено авторами за даними [15]

Перші місяці 2025 року обсяг вантажних перевезень мав стабільний характер: у січні становив 14 мільйони тонн (практично як і в минулому році). Однак, починаючи з

лютого, спостерігаємо чітку тенденцію до зменшення цих обсягів. Сукупні результати перших трьох місяців (січень-березень) 2025 року виявили відставання ринку. Зареєстровано 37,1 млн. тонн, тоді, як у 2024 р. – 44,7 млн. тонн. Протягом року розрив обсягу збільшувався. Якщо до червня 2024 року сумарне перевезення сягнуло 90,3 млн. т, то у 2025 році цей обсяг навіть не дотягнув до позначки 80. В цілому, за результатами 2025 року, залізничним транспортом України було перевезено 161,3 млн. тонн вантажу. Кількість знизилася на 13,6 млн. тонн (7,8%) в порівнянні з 2024 роком. Фактично, це зниження обсягів перевезень приблизно вдвічі порівнюючи з показниками 2021 року. Обсяги руди сягнули 42,8 мільйони тонн, що є зниженням на 1,3 %. При цьому будівельні матеріали вперше обійшли за обсягом зернові вантажі, демонструючи цифру 31,2 млн. т. (+3%). Обсяги перевезеного “Укрзалізницею” зерна становили 28,8 млн. тонн, на 27,3% менше.

Основними причинами зниження вантажної бази стало зменшення транспортування зерна та вугілля. Щодо вугільного вантажу, основними чинниками стали систематичні атаки країни-агресора росії на об’єкти теплової енергетики. Удари призвели до падіння виробництва електроенергії та накопичення вугілля у сховищах [13; 14].

Схожа тенденція до зменшення обсягів спостерігається і у секторі пасажирських перевезень.

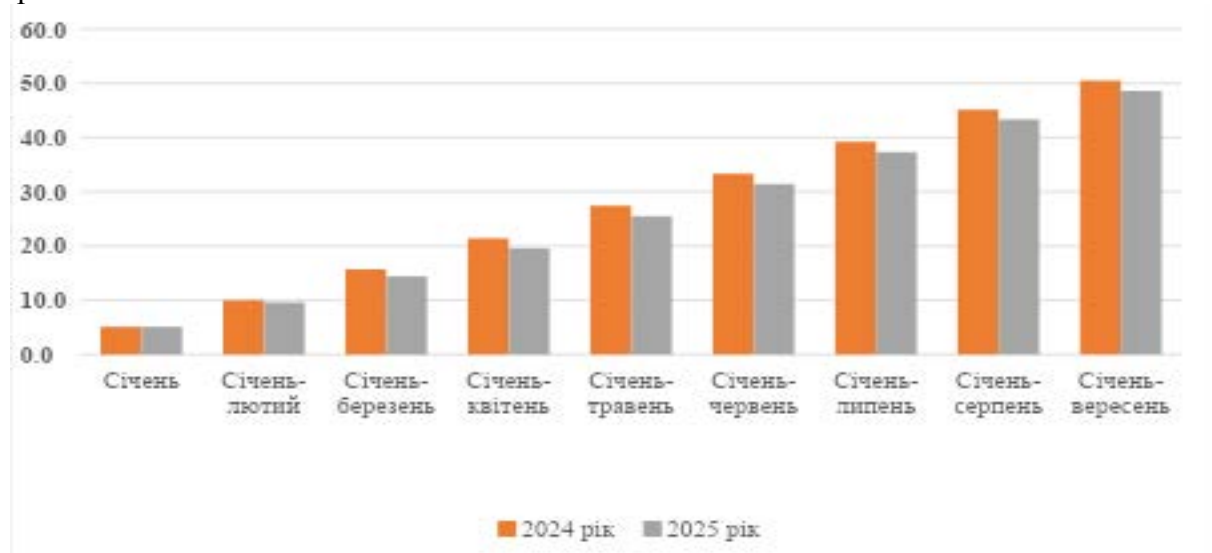


Рис. 2. Кількість перевезених пасажирів залізничним транспортом за 2024-2025 рр.

Fig.2. Number of passengers transported by rail in 2024–2025.

Джерело: складено авторами за даними [16]

Проаналізувавши дані наведені на (рис.2) можна дійти висновку, що відслідковується чітка закономірність. Коли у січні обидва періоди демонстрували показники 5,1 млн. осіб, з лютого починає спостерігатися відставання результатів 2025 року. Зокрема, за перший квартал (січень-березень) 2024 року залізничним транспортом скористалися 15,7 мільйонів пасажирів, тоді як у 2025 – 14,4 млн. Розрив зберігся до завершення першого півріччя (січень-червень). Сумарна кількість пасажирів у 2024 році перевищила позначку 50 млн., на жаль у 2025 році позначка опустилася до 48,6 млн. осіб. З точки зору Антимонопольного регулювання слід зазначити, що сектор пасажирських перевезень АТ “Укрзалізниця” був завжди збитковим. Зменшення пасажирів у ситуації, коли витрати на підтримку функціонування вокзалів та інфраструктури залишаються стабільно високими, лише підсилює фінансову нерівновагу монополії. Згідно зі статистичними даними звіту АТ “УЗ” 2025 року за

перші 9 місяці компанія зазнала валових збитків у розмірі 7,02 млрд. гривень. Це суттєво відрізняється від показників аналогічного періоду минулого року. Тоді компанія мала валовий прибуток 8,06 млрд. гривень [17; 18].

Попри високу популярність залізничного транспорту в Україні, технічний стан галузі на даний момент критичний. Рівень зношеності досягає 70%. Надзвичайно нагальна ситуація з локомотивами. Зношеність тягового складу наближається до неприпустимих меж експлуатаційної безпеки. Постійний дефіцит фінансування в інвестиційні програми спричиняє зниження швидкості руху та погіршення якості надання логістичних послуг. Це в свою чергу, змушує деяких замовників переходити на автотранспорт. Також, в зв'язку з діями агресора темп пошкоджень та знищення в цілому залізничної інфраструктури зростає і потребує значних фінансових ресурсів та нагляду держави [19].

Особливої уваги потребує контроль за зловживанням монопольного становища та діяльністю природних монополій, який виконує Антимонопольний комітет України. Варто зазначити, що діяльність АМКУ не лише нагляд за ціноутворенням, комітет проводить моніторинг низки суміжних ринків та бере активну участь у адвокатуванні нової європейської нормативно-правової бази. У (табл. 2) представлено інформацію про виявлені порушення та антимонопольні дії, які було застосовано.

Таблиця 2

Аналіз діяльності Антимонопольного комітету України у сфері залізничного транспорту та на суміжних ринках АТ “Укрзалізниця” за 2023-2025 роки

Table 2

Analysis of the Activities of the Anti-Monopoly Committee of Ukraine in the Railway Transport Sector and Related Markets Involving JSC Ukrzaliznytsia (2023–2025)

Рік	Сфера контролю	Сутність питання/виявленого порушення	Результат та заходи реагування АМКУ
2023	Вантажні перевезення (нова модель тарифоутворення)	Мінінфраструктурою було запропоновано масштабну уніфікацію. Перехід від 29 тарифних схем до 1 базової; скорочення класів вантажу з 15 до 5; дерегуляцію низки додаткових зборів (подача вагонів, пломбування, оформлення переадресування та ін.)	АМКУ погодив проект нового “Збірника тарифів” та зазначив, що уніфікація та дерегуляція не призведе до негативного впливу на конкуренцію
2024	Забезпечення харчуванням у швидкісних потягах	У період з 2021 по 2023 рік Акціонерне Товариство “Укрзалізниця” постійно пролонгувало договірні відносини з одним і тим самим суб'єктом щодо харчування в швидкісних потягах “Інтерсіті” без проведення жодних конкурентних процедур відбору.	АМКУ надав рекомендації, після чого АТ провело відкритий конкурс щодо відбору суб'єктів господарювання. Наявні порушення було припинено.

Продовження табл.2

2024	Фінансові гарантії (публічні закупівлі)	АТ “УЗ” встановлювало безпідставні вимоги у тендерній документації, обмежуючи перелік можливих гарантів певною групою банків. Ці дії створювали нерівні умови для інших суб’єктів ринку.	АМКУ надав обов’язкові для розгляду рекомендації. У свою чергу “Українська залізниця” виключила дискримінаційні вимоги до фінансових установ зі своєї тендерної документації
2025	Надання в користування рухомого складу	Проект Закону №14174-1 (імплементация Директиви ЄС 2016/798) містив норми, що забороняли використання одночасно одного й того самого тягового рухомого складу/рухомого складу двома або більше перевізниками. Також, не мав чіткої процедури відбору суб’єктів на ринку.	Комітет надав пропозиції передбачити можливість використання одного й того самого використання рухомого складу двома і більше (за договором) та запровадити конкурентні умови відбору, задля з інтересів вантажовласників.
2025	Державна допомога (пасажирські перевезення)	Потреба імплементации Регламенту ЄС №1370/2007 стосовно компенсації збитків за надання суспільно-важливих пасажирських перевезень (тобто послуг, що мають значення для загальної економіки)	Антимонопольний комітет супроводжував та все ж таки погодив проект постанови КМУ. Проект встановлює чіткі критерії ЄС та формули розрахунку компенсації збитків перевізникам зі сторони держави.

Джерело: складено авторами за даними [20;21;22]

Згідно з проведеним аналізом, робота Антимонопольного комітету України на ринку залізничних перевезень еволюціонує. Діяльність переходить від реагування на окремі випадки недобросовісної конкуренції до системного реформування цілої галузі. Якщо протягом 2023-24 років діяльність Комітету була зосереджена на погодженні тарифної політики та припинення антиконкурентних дій з боку “Укрзалізниці” на суміжних ринках (сфера закупівель, забезпечення харчування), то у 2025 році ключовим напрямом стала масштабна євроінтеграція. Так, втручання АМКУ у процес розгляду законопроекта №14174-1 забезпечило захист ринку приватної тяги та вагонів від надмірних обмежень. Більше того, схвалення правил надання державної допомоги (імплементация Регламенту ЄС №1370/2007) створює необхідну основу задля усунення перекресного субсидування пасажирських перевезень.

Таким чином, національні інструменти регулювання спроможні лише частково зменшити наслідки монополізму АТ “Укрзалізниці”. Повноцінне покращення сектору неможливе без кардинальної імплементации норм Європейського Союзу. З огляду на це, наступним обґрунтованим етапом дослідження є звернення до зарубіжного досвіду з питанням демонополізації залізничного транспорту.

Сьогодні однією з найважливіших цілей реформування та розвитку залізничних перевезень є поступова інтеграція залізничної галузі України до складу європейських і

світових транспортних мереж та надання транспортних послуг, що відповідають європейським нормам. У більшості країн світу державному регулюванню залізничної галузі надається вагоме значення. Наразі існує декілька основних моделей функціонування залізниці:

Модель вертикального розділення транспорту (притаманна переважно країнам Європи). Суть моделі полягає у повноцінному розподілі управління інфраструктурою (залізничними коліями). Залишається природна монополія під державним наглядом та здійснюються транспортні перевезення, які функціонують у висококонкурентних умовах.

Вертикально інтегрована модель (притаманна країнам Північної Америки). У даній системі приватні залізничні компанії володіють і рухомим складом, і самими коліями. Відсутній традиційний вільний доступ для сторонніх перевізників, а конкуренція відбувається паралельно між різноманітними залізничними шляхами (що належать різним власникам), або між залізничним транспортом та автомобільним [23; 24].

Обидві моделі спрямовані на збільшення ефективності та утриманні технічних засобів на необхідному для обслуговування людей рівні. В основі структурних перетворень у залізничному секторі країн ЄС лежить імплементація відповідних директив: директива ЄС №91/440 “Про розвиток залізничних доріг Співтовариства” [25]; Директива ЄС №95/18 “Про ліцензування підприємств залізничного транспорту” [26]; директива №95/19 “Про розподіл пропускної спроможності залізничної інфраструктури і стягування плати за користування інфраструктурою” [27].

Україна орієнтована на євроінтеграцію, тому варто розглянути модель вертикального розділення залізничного транспорту детальніше. Європейська модель передбачає наявність окремої незалежної структури (наприклад Національна комісія). Структурі делегуються повноваження з регулювання та адміністрування діяльності залізниці, також реалізація державних завдань щодо підтримки розвитку залізничного транспорту. Уряди держав Європи втілюють свої стратегії саме, через цю структуру, надаючи їй право здійснювати будівництво нових інфраструктурних об’єктів в інтересах суспільства. Головними спонсорами в таких проектах виступають центральні та регіональні органи влади. Держава в свою чергу несе відповідальність за головні напрямки транспортної політики та інвестиційні рішення такі, як: структура перевезень, високошвидкісні вантажні/пасажирські сполучення, сумісність експлуатаційних систем сигналізації та радіозв’язку, забезпечення належного фінансування для перевезень, визначення критеріїв щодо безпечного руху потягів [28; 29].

Однією з перших країн, яка виконала вимоги законодавства ЄС про відмежування надання послуг із залізничних перевезень від управління залізничною інфраструктурою стала Німеччина. Це дало їй змогу зберегти цілісність залізничної мережі, водночас забезпечити високий рівень конкуренції. Ключові аспекти реформування німецької залізниці: створення організаційної структури, яка дозволила об’єднаний системі залізничного транспорту успішно усунути наявні проблеми та забезпечити належне керівництво системою залізничного транспорту в майбутньому; обрання форми акціонерного товариства як найбільш оптимальної з управлінської точки зору; чіткий поділ комерційних та державних функцій. Зокрема, державна участь має бути зосереджена у публічному секторі, а функції, що реалізуються в інтересах суспільства, слід здійснювати на договірній основі. За державою збережено повноваження щодо регулювання та технічного нагляду залізничної галузі; забезпечення конкурентного середовища; підтримка інфраструктури на належному рівні; впровадження інноваційних розробок задля подальшого розвитку сектору [24]. Публічне акціонерне

товариство – Deutsche Bahn AG працює як материнська холдингова компанія. Структура холдингу передбачає чітке розмежування на окремі, незалежні дочірні компанії: DB Netz AG (управління інфраструктурою), DB Cargo (вантажні перевезення) та підрозділи сфокусовані на пасажирських перевезеннях. Ключовим механізмом запобігання монополізації є Федеральне мережеве агентство Bundesnetzagentur. Агентство здійснює суворий нагляд за діяльністю DB Netz, затверджує тарифи на доступ до колій та контролює, аби інфраструктурний підрозділ не надавав прихованих знижок чи преференцій приватним конкурентам зі структури Deutsche Bahn на збиток належним конкурентам. Завдяки дієвому контролю, на німецькому ринку вантажоперевезень зараз процвітає діяльність сотень приватних залізничних підприємств, які в сукупності займають понад 50% цього ринку [28; 29]. В 2023 році залізнична галузь Німеччини отримала рекордний дохід в розмірі 14,4 млрд. євро, з них 10,4 млрд. євро в секторі рухомого складу – зазначило об'єднання залізничної промисловості VDB. Також, з кожним роком росте попит на пасажирські перевезення. Таким чином, можемо спостерігати з кожним роком значні покращення в залізничній галузі після масштабного реформування [30].

Наступним розглянемо досвід Польщі, який є надзвичайно цікавим і корисним для України. Реформа у Польщі розпочалася на початку 2000-х років шляхом рішучого структурного відокремлення старого державного залізничного підприємства. В результаті було сформовано окремого оператора, відповідального за інфраструктуру – PKP Polskie Linie Kolejowe SA (у статусі природна монополія), також виведено на ринок одного з ключових перевізників – PKP Cargo. Завдяки запровадженню механізму “відкритого доступу”, польський ринок вантажних перевезень досяг високого рівня лібералізації. Станом на 2025 рік в країні було видано понад 130 ліцензій на здійснення вантажних перевезень, що поставило Польщу на друге місце в Європейському Союзі, поступаючись Німеччині. Доступ до польської залізничної мережі відкрився для потужних приватних перевізників та великих іноземних гравців (Freightliner, DB Cargo, ČD Cargo). Варто зазначити, що антимонопольне законодавство Польщі передбачає вкрай суворі покарання за будь-які форми дискримінації. Наприклад за створення бар'єрів незалежним перевізникам можна отримати штраф в розмірі до трьох місячних окладів. Нагляд за дотриманням цих норм здійснює незалежний орган – Управління залізничного транспорту – Urząd Transportu Kolejowego (UTK) [31].

Отже проаналізувавши досвід декількох країн можна виділити 3 головні принципи європейського регулювання, які забезпечують розвиток конкуренції та усувають монопольні зловживання: вертикальний розподіл (анбандлінг); недискримінаційний доступ; інституційна незалежність регулятора

У контексті Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, пріоритетними завданнями визначено демонополізація ринку залізничних послуг, формування конкурентного середовища та інтеграція до Загальноєвропейської транспортної мережі. Щоб успішно перейти до європейського зразка державного нагляду, Україні варто запозичити заходи, які використовують країни ЄС:

1. Ухвалення нової нормативно-правової бази у сфері залізничного транспорту. Коригування Закону України “Про залізничний транспорт” допоможе інтегрувати у правову систему поняття відокремленого оператора інфраструктури, перевізника та механізм вільного доступу до залізничних магістралей;

2. Створення Національної комісії. За зразком європейських установ, в Україні необхідно створити незалежний орган, який регулюватиме транспортну галузь. Ця структура повинна прийняти на себе повноваження щодо визначення та затвердження тарифів за користування інфраструктурою. Остаточо вилучивши це питання з-під впливу монополіста.

3. Анбандлінг АТ “Українська залізниця”. Здійснення повноцінного організаційного та фінансового розподілу національного перевізника. Управління залізничними коліями слід виокремити в незалежну юридичну особу зі статусом природна монополія. Водночас сфери перевезення вантажу та пасажирів мають бути абсолютно демонополізовані та доступними для входу приватних компаній.

4. Впровадження моделі PSO. Повна відмова від перехресного субсидування пасажирського сектору за рахунок завищених тарифів на вантажні перевезення. Владі потрібно на державному та муніципальному рівнях взяти на себе роль безпосереднього замовника важливих пасажирських ліній, забезпечуючи перевізникам повне відшкодування різниці між затвердженими тарифами та фактичними операційними витратами (наразі дана модель почала діяти в пілотному режимі) [32; 33].

Отже, застосування найкращих практик зарубіжного досвіду, надасть змогу здійснити трансформацію вітчизняної залізничної галузь перетворивши її з закритої монополії на ефективний, прозорий та привабливий для інвесторів ринок. Даний крок усуне передумови антимонопольних зловживань та забезпечить сталий розвиток економіки країни завдяки покращенню логістики.

Висновки. В процесі проведеного дослідження особливостей державного регулювання діяльності природних монополій на прикладі залізничної галузі з’ясовано, що: природні монополії формуються завдяки економічним та технологічним особливостям у виробництві. Ці чинники роблять конкурентну боротьбу неефективною. Саме тому функціонування монополій потребує впровадження ефективних методів та інструментарію державного нагляду. Визнано, що наявність природних монополій зумовлене ефектом масштабування та технологічними особливостями. Вони потребують постійного державного регулювання та нагляду з боку АМКУ. Для успішного функціонування необхідно застосовувати увесь спектр регуляторних методів та інструментів. Особливе значення ці механізми мають в тих сферах, які є критично важливими. Яскравим прикладом саме такої галузі є залізничний транспорт. Сучасний стан ринку залізничних перевезень в Україні потребує перегляду методів державного регулювання, зниження обсягів перевезень в 2025 році та значний ступінь зносу, свідчить про те, що чинна модель роботи галузі вичерпала свої ресурси та потребує реформування.

Таким чином, національні інструменти регулювання спроможні лише частково зменшити наслідки монополізму АТ “Укрзалізниця”. Повноцінне покращення сектору неможливе без кардинальної імплементації норм Європейського Союзу. Для досягнення повноцінної модернізації вкрай важливо запровадити європейські регуляторні принципи. В пріоритеті: ухвалити оновлену нормативно-правову базу, сформувати незалежний регуляторний орган (Національна комісія регулювання транспорту), провести корпоративну реструктуризацію АТ “Укрзалізниця”, запровадити механізм державного замовлення PSO для пасажирських перевезень. Реалізація цих заходів дозволить перетворити українську залізницю на прозорий, висококонкурентний ринок, що суттєво знизить ризики корупції, зловживань та сприятиме сталому розвитку економіки України.

1. Про природні монополії : Закон України від 20 квіт. 2000 р. № 1682-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1682-14#Text> (дата звернення: 01.07.2026).
2. Лідери критичної інфраструктури. Скільки природних монополій в Україні та в яких сферах вони працюють. NV Бізнес. URL: <https://biz.nv.ua/ukr/markets/prirodni-monopoliji-v-ukrajini-zmina-kilkosti-ta-lideri-za-dohodami-50622767.html> (дата звернення: 01.07.2026).
3. Степанова С. І. Аналіз природних монополій в Україні на прикладі ВАТ «Укртелеком». Харків : Харківський національний економічний університет, 2009. URL: <https://repository.hneu.edu.ua/bitstream/123456789/676/1/%D0%A1%D1%82%D0%B5%D0%BF%D0%B0%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%B0%20%D0%A1.%D0%86.%20%D0%90%D0%BD%D0%B0%D0%>

- ВВ%D1%96%D0%B7%20%D0%BF%D1%80%D0%B8%D1%80%D0%BE%D0%B4%D0%BD%D0%B8%D1%85%20%D0%BC%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D1%96%D0%B9%20%D0%B2%20%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D1%96%20%D0%BD%D0%B0%20%D0%BF%D1%80%D0%B8%D0%BA%D0%BB%D0%B0%D0%B4%D1%96%20%D0%92%D0%90%D0%A2%20%D0%A3%D0%BA%D1%80%D1%82%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D0%BE%D0%BC_.pdf (дата звернення: 01.07.2026).
4. Антимонопольний комітет України : офіційний вебсайт. 2026. URL: <https://amcu.gov.ua/> (дата звернення: 01.07.2026).
 5. Лепетун І. О., Мороз С. В. Економіко-правові засади державного регулювання природних монополій в Україні. Збірник наукових праць молодих вчених та студентів. Хмельницький : Хмельницький національний університет, 2017. С. 149–150. URL: <https://fbss.khmnua.edu.ua/wp-content/uploads/sites/9/2-29.pdf> (дата звернення: 01.07.2026).
 6. How Does Government Regulate Natural Monopolies. Legal Clarity. 2025. Aug. 30. URL: <https://legalclarity.org/how-does-government-regulate-natural-monopolies/> (accessed: 01.07..2026).
 7. Про ціни і ціноутворення : Закон України від 21 черв. 2012 р. № 5007-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5007-17#Text> (дата звернення: 01.07..2026).
 8. Чайка І. Р. Правове регулювання в Україні природних монополій. Тернопіль : Тернопільський національний економічний університет, 2017. URL: <https://api.dspace.wunu.edu.ua/api/core/bitstreams/17ccbd01-152a-4e0f-bc2c-9fee761993c1/content> (дата звернення: 01.07.2026).
 9. Цвірко О. О., Іляшенко А. Х. Інтеграція України в міжнародну транспортну систему шляхом демонополізації залізничного транспорту. Причорноморські економічні студії. 2019. Вип. 38, ч. 2. URL: https://bses.in.ua/journals/2019/38_2_2019/3.pdf (дата звернення: 01.07.2026).
 10. АТ «Укрзалізниця» : офіційний вебсайт. 2026. URL: <https://www.uz.gov.ua/> (дата звернення: 01.07.2026).
 11. Антимонопольний комітет України. Зведений перелік суб'єктів природних монополій. 2025. Київ, 2025. URL: <https://amcu.gov.ua/napryami/konkurenciya/arhiv-zvedenogo-pereliku-prirodnih-monopolij/zvedenyi-perelik-prirodnikh-monopolii-2025> (дата звернення: 01.07.2026).
 12. Рудяга І. М. Залізничний транспорт України як суб'єкт природної монополії: господарсько-правовий аспект. Економічна теорія та право. 2016. URL: <http://econtlaw.nlu.edu.ua/wp-content/uploads/2016/10/2-216-229.pdf> (дата звернення: 01.07.2026).
 13. Вантажні перевезення «Укрзалізниці» за рік знизилися на 8 %. Економічна правда. 2026. 28 січ. URL: <https://epravda.com.ua/biznes/vantazhni-perevezennya-ukrzaliznici-za-rik-znizilisya-na-8-817218/> (дата звернення: 01.07.2026).
 14. Залізничні перевезення 2025: основні тренди. Центр транспортних стратегій. 2026. 9 лют. URL: https://cfts.org.ua/infographics/zaliznichni_perevezennya_2025_osnovni_trendi (дата звернення: 01.07.2026).
 15. Державна служба статистики України. Кількість перевезених вантажів за видами транспорту (архів). URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/tr/opv/arh_opv_u.htm (дата звернення: 01.07.2026).
 16. Державна служба статистики України. Кількість перевезених пасажирів за видами транспорту (архів). URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/tr/kpp/arh_kpp_u.htm (дата звернення: 01.07.2026).
 17. Державна служба статистики України. Оновлена статистична інформація про перевезення пасажирів у січні–вересні 2025 р. Facebook. 2025. 27 жовт. URL: <https://www.facebook.com/Ukrstat/posts/1235807505101959/> (дата звернення: 01.07.2026).
 18. Укрзалізниця за дев'ять місяців 2025 року отримала 7,3 млрд грн чистого збитку. Rail.insider. 2025. 14 листоп. URL: <https://www.railinsider.com.ua/uz-zbytky-2025-finansova-zvitnist/> (дата звернення: 01.07.2026).
 19. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025–2027 роках : постанова Кабінету Міністрів України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#n17> (дата звернення: 01.07.2026).
 20. Антимонопольний комітет України. Звіт Антимонопольного комітету України за 2023 рік. Київ, 2024. URL: <https://amcu.gov.ua/static-objects/amcu/uploads/public/65f/986/107/65f98610791ef043066379.pdf> (дата звернення: 01.07.2026).
 21. Антимонопольний комітет України. Звіт Антимонопольного комітету України за 2024 рік. Київ, 2025. URL: <https://amcu.gov.ua/static-objects/amcu/uploads/public/67e/d42/ed4/67ed42ed4f36c957834466.pdf> (дата звернення: 01.07.2026).

22. Антимонопольний комітет України. Звіт Антимонопольного комітету України за 2025 рік. Київ, 2026. URL: <https://amcu.gov.ua/static-objects/amcu/uploads/public/69b/bee/9e4/69bbe9e467f5822420304.pdf> (дата звернення: 01.07.2026).
23. Моделі функціонування залізничних перевезень. Огляд іноземного досвіду / Європейський інформаційно-дослідницький центр. URL: <https://infocenter.rada.gov.ua/uploads/documents/29219.pdf> (дата звернення: 01.07.2026).
24. Калюжний А. Використання зарубіжного досвіду як умова удосконалення механізму адміністративно-правового регулювання залізничних перевезень в Україні. Knowledge, Education, Law, Management. 2022. № 3. URL: <https://kelmczasopisma.com/public/ua/viewpdf/10109> (дата звернення: 01.07.2026).
25. Council Directive 91/440/EEC of 29 July 1991 on the development of the Community's railways. Official Journal of the European Communities. 1991. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1991/440/oj/eng> (accessed: 01.07.2026).
26. Council Directive 95/18/EC of 19 June 1995 on the licensing of railway undertakings. Official Journal of the European Communities. 1995. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1995/18/oj/eng> (accessed: 01.07.2026).
27. Council Directive 95/19/EC of 19 June 1995 on the allocation of railway infrastructure capacity and the charging of infrastructure fees. Official Journal of the European Communities. 1995. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1995/19/oj/eng> (accessed: 01.07.2026).
28. Federal Network Agency (Bundesnetzagentur) : official website. URL: https://www.bundesnetzagentur.de/EN/Home/home_node.html (accessed: 01.07.2026).
29. Deutsche Bahn AG : official website. URL: <https://www.bahn.de/> (accessed: 01.07.2026).
30. Залізнична промисловість Німеччини отримала рекордний дохід у 2023 році. Центр транспортних стратегій. 2024. 22 берез. URL: https://cfts.org.ua/news/2024/03/22/zaliznichna_promislovist_nimechchini_otrimala_rekordniy_dokhid_u_2023_rotsi_78630 (дата звернення: 01.07.2026).
31. Urząd Transportu Kolejowego (UTK) data and profile. Railway Gazette International. URL: <https://www.railwaygazette.com/data/urząd-transportu-kolejowego-utk/53663.article> (accessed: 01.07.2026).
32. «Укрзалізниця» переходить на модель PSO: що це значить для бізнесу та пасажирів. РБК-Україна. 2026. 20 лют. URL: <https://www.rbc.ua/rus/news/ukrzaliznitsya-perehodit-model-psy-shcho-1771582643.html> (дата звернення: 01.07.2026).
33. The Public Service Obligation (PSO) model is part of Ukraine's European integration. Vision Zero. URL: <https://visionzero.org.ua/en/public-service-obligation-model/> (accessed: 06.08.2026).

References

1. On Natural Monopolies. Law of Ukraine No. 1682-III." 20 Apr. 2000. *Verkhovna Rada of Ukraine*, zakon.rada.gov.ua/laws/show/1682-14#Text. Accessed 1 July 2026.
2. "Critical Infrastructure Leaders: How Many Natural Monopolies Exist in Ukraine and in Which Sectors They Operate." *NV Business*, biz.nv.ua/ukr/markets/prirodni-monopoliji-v-ukrajini-zmina-kilkosti-ta-lideri-za-dohodami-50622767.html. Accessed 1 July 2026.
3. Stepanova, S. I. *Analysis of Natural Monopolies in Ukraine: The Case of OJSC Ukrtelecom*. Kharkiv National University of Economics, 2009, repository.hneu.edu.ua/bitstream/123456789/676/1/%D0%A1%D1%82%D0%B5%D0%BF%D0%B0%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%B0%20%D0%A1.%D0%86.%20%D0%90%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D1%96%D0%B7%20%D0%BF%D1%80%D0%B8%D1%80%D0%BE%D0%B4%D0%BD%D0%B8%D1%85%20%D0%BC%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D1%96%D0%B9%20%D0%B2%20%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D1%96%20%D0%BD%D0%B0%20%D0%BF%D1%80%D0%B8%D0%BA%D0%BB%D0%B0%D0%B4%D1%96%20%D0%92%D0%90%D0%A2%20_%D0%A3%D0%BA%D1%80%D1%82%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D0%BE%D0%BC_.pdf. Accessed 1 July 2026.
4. "Anti-Monopoly Committee of Ukraine." *Anti-Monopoly Committee of Ukraine*, 2026, amcu.gov.ua/. Accessed 1 July 2026.
5. Lepetun, I. O., and S. V. Moroz. "Economic and Legal Foundations of State Regulation of Natural Monopolies in Ukraine." *Collection of Scientific Papers by Young Scientists and Students*, Khmelnytskyi National University, 2017, pp. 149–150, fbss.khmnmu.edu.ua/wp-content/uploads/sites/9/2-29.pdf. Accessed 1 July 2026.
6. "How Does Government Regulate Natural Monopolies." *Legal Clarity*, 30 Aug. 2025, legalclarity.org/how-does-government-regulate-natural-monopolies. Accessed 1 July 2026.
7. On Prices and Pricing. Law of Ukraine No. 5007-VI." 2012. *Verkhovna Rada of Ukraine*, zakon.rada.gov.ua/laws/show/5007-17#Text. Accessed 1 July 2026.

8. Chaika, I. R. *Legal Regulation of Natural Monopolies in Ukraine*. Ternopil National Economic University, 2017, api.dspace.wunu.edu.ua/api/core/bitstreams/17ccbd01-152a-4e0f-bc2c-9fee761993c1/content. Accessed 1 July 2026.
9. Tsvirko, O. O., and A. Kh. Iliashenko. "Ukraine's Integration into the International Transport System through the Demonopolization of Railway Transport." 2019, bses.in.ua/journals/2019/38_2_2019/3.pdf. Accessed 1 July 2026.
10. JSC "Ukrzaliznytsia". Official Website, www.uz.gov.ua/. Accessed 1 July 2026.
11. "Consolidated List of Natural Monopoly Entities. 2025" *Anti-Monopoly Committee of Ukraine*, amcu.gov.ua/napryami/konkurenciya/arhiv-zvedenogo-pereliku-prirodnih-monopolij/zvedenyi-perelik-prirodnikh-monopolii-2025. Accessed 1 July 2026.
12. Rudiaha, I. M. "Railway Transport of Ukraine as a Natural Monopoly Entity: Economic and Legal Aspect." *Yaroslav Mudryi National Law University*, 2016, econtlaw.nlu.edu.ua/wp-content/uploads/2016/10/2-216-229.pdf. Accessed 1 July 2026.
13. "Ukrzaliznytsia's Freight Transportation Declined by 8% over the Year." *Ekonomichna Pravda*, 28 Jan. 2026, epravda.com.ua/biznes/vantazhni-perevezennya-ukrzalznici-za-rik-znizylisya-na-8-817218/. Accessed 1 July 2026.
14. "Railway Transportation 2025: Key Trends." *Center for Transport Strategies*, 9 Feb. 2026, cfts.org.ua/infographics/zaloznichni_perevezennya_2025_osnovni_trendi. Accessed 1 July 2026.
15. "Volume of Freight Transport by Mode of Transport." *State Statistics Service of Ukraine*, www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/tr/opv/arh_opv_u.htm. Accessed 1 July 2026.
16. "Number of Passengers Transported by Mode of Transport (Archive)." *State Statistics Service of Ukraine*, www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/tr/kpp/arh_kpp_u.htm. Accessed 1 July 2026.
17. "Updated Statistical Information on Passenger Transportation in January–September 2025." *Facebook*, 27 Oct. 2025, www.facebook.com/Ukrstat/posts/1235807505101959/. Accessed 1 July 2026.
18. "Ukrzaliznytsia Incurred a Net Loss of UAH 7.3 Billion in the First Nine Months of 2025." *Rail.insider*, 14 Nov. 2025, www.railinsider.com.ua/uz-zbytky-2025-finansova-zvitnist/. Accessed 1 July 2026.
19. On Approving the National Transport Strategy of Ukraine for the Period up to 2030 and the Operational Plan of Measures for Its Implementation in 2025–2027. Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine. *Verkhovna Rada of Ukraine*, zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#n17. Accessed 1 July 2026.
20. Report of the Anti-Monopoly Committee of Ukraine for 2023. *Anti-Monopoly Committee of Ukraine*, 2024, amcu.gov.ua/static-objects/amcu/uploads/public/65f/986/107/65f98610791ef043066379.pdf. Accessed 1 July 2026.
21. Report of the Anti-Monopoly Committee of Ukraine for 2024. 2025, *Anti-Monopoly Committee of Ukraine*, amcu.gov.ua/static-objects/amcu/uploads/public/67e/d42/ed4/67ed42ed4f36c957834466.pdf. Accessed 1 July 2026.
22. Report of the Anti-Monopoly Committee of Ukraine for 2025. *Anti-Monopoly Committee of Ukraine*, amcu.gov.ua/static-objects/amcu/uploads/public/69b/bee/9e4/69bbe9e467f5822420304.pdf. Accessed 1 July 2026.
23. European Information and Research Centre. *Models of Railway Transport Operations: An Overview of Foreign Experience*, infocenter.rada.gov.ua/uploads/documents/29219.pdf. Accessed 1 July 2026.
24. Kaliuzhnyi, A. "Utilizing Foreign Experience as a Condition for Improving the Mechanism of Administrative-Legal Regulation of Railway Transport in Ukraine." *Knowledge, Education, Law, Management*, no. 3, 2022, kelmczasopisma.com/public/ua/viewpdf/10109. Accessed 1 July 2026.
25. Council Directive 91/440/EEC on the Development of the Community's Railways. *European Union*, 29 July 1991, eur-lex.europa.eu/eli/dir/1991/440/oj/eng. Accessed 1 July 2026.
26. Council Directive 95/18/EC on the Licensing of Railway Undertakings. *European Union*, 19 July 1995, eur-lex.europa.eu/eli/dir/1995/18/oj/eng. Accessed 1 July 2026.
27. Council Directive 95/19/EC on the Allocation of Railway Infrastructure Capacity and the Charging of Infrastructure Fees. *European Union*, 19 July 1995, eur-lex.europa.eu/eli/dir/1995/19/oj/eng. Accessed 1 July 2026.
28. *Federal Network Agency (Bundesnetzagentur)*, www.bundesnetzagentur.de/EN/Home/home_node.html. Accessed 1 July 2026.
29. *Deutsche Bahn AG*, www.bahn.de/. Accessed 1 July 2026.
30. "Germany's Railway Industry Achieves Record Revenue in 2023." *Center for Transport Strategies*, 22 Mar. 2024, cfts.org.ua/news/2024/03/22/zaloznichna_promislovist_nimechchini_otrimala_rekordniy_dokhid_u_2023_ro_tsi_78630. Accessed 1 July 2026.
31. "Urząd Transportu Kolejowego (UTK) Data and Profile." *Railway Gazette International*, www.railwaygazette.com/data/urząd-transportu-kolejowego-utk/53663.article. Accessed 1 July 2026.

32. "Ukrzaliznytsia Shifts to the PSO Model: What This Means for Business and Passengers." *RBC-Ukraine*, 20 Feb. 2026, www.rbc.ua/rus/news/ukrzaliznitsya-perehodit-model-pso-shcho-1771582643.html. Accessed 1 July 2026.
33. "The Public Service Obligation (PSO) Model Is Part of Ukraine's European Integration." *Vision Zero*, visionzero.org.ua/en/public-service-obligation-model/. Accessed 1 July 2026.

Дата подання: 01.07.2026

Дата прийняття до друку: 30.07.2026