

УДК 689.463:338.47(477)

СТАН І НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМІВ ОРЕНДИ РУХОМОГО СКЛАДУ АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» В УМОВАХ ФУНКЦІОНУВАННЯ ЕЛЕКТРОННОЇ СИСТЕМИ PROZORRO.ПРОДАЖІ

Канд. техн. наук В. І. Шевченко, асп. Б. В. Мацієвський

STATE AND DIRECTIONS FOR IMPROVEMENT OF MECHANISMS FOR RENTAL OF ROLLING STOCK OF UKRZALIZNYTSYA JSC IN THE CONDITIONS OF OPERATION OF THE ELECTRONIC SYSTEM PROZORRO.SALES

PhD (Tech.) V. Shevchenko, postgraduate student B. V. Matsievskiy

DOI: <https://doi.org/10.18664/1994-7852.216.2026.362830>



***Анотація.** У статті здійснено розширений комплексний аналіз сучасного стану нормативно-правового, організаційно-економічного забезпечення оренди рухомого складу ПАТ «Укрзалізниця» в умовах імплементації Закону України № 157-IX «Про оренду державного та комунального майна». Доведено, що основні локальні нормативно-правові акти, які формально регулюють передавання вантажних вагонів в оренду, розроблені за попереднім законодавством і на сьогодні не забезпечують повної відповідності Закону № 157-IX, Порядку № 483 і Методиці № 630, а також не враховують особливості правового режиму воєнного стану.*

Обґрунтовано основні напрями удосконалення механізмів оренди рухомого складу. Запропоновано оновлення Інструкції про порядок передавання вантажних вагонів в оренду з урахуванням нової нормативної бази, розроблення галузевого Порядку проведення електронних торгів з оренди рухомого складу, а також концепцію інтеграції механізмів класичної оренди вагонів із чинною моделлю продажу послуг через Prozorro.Продажі. Сформульовано підходи щодо диференціації інструментів доступу до вагонного парку для різних груп користувачів (великих експортерів, промислових підприємств, малих і середніх вантажовідправників).

ISSN (p) 1994-7852

ISSN (online) 2413-3795

© Шевченко В. І., Мацієвський Б. В., 2026.

Ключові слова: вантажні перевезення, оренда вагонів, АТ «Укрзалізниця», рухомий склад, електронні аукціони, Prozorro.Продажі, нормативно-правове забезпечення.

Abstract. The article provides an in-depth and extended analysis of the current state of the legal, organizational and economic as well as institutional mechanisms governing the lease of rolling stock of JSC «Ukrzaliznytsia» under the Law of Ukraine No. 157-IX «On Lease of State and Communal Property» and within the framework of the Prozorro.Sale electronic trading system. It is demonstrated that, despite the formal completion of a new national model for leasing state property based on competitive electronic auctions, there remains a significant gap between the statutory requirements and the actual practice of granting access to Ukrzaliznytsia's wagon fleet. The study shows that the core internal regulations of JSC «Ukrzaliznytsia» that nominally govern the lease of freight wagons were drafted under the previous legal regime and therefore do not fully comply with Law No. 157-IX, Government Resolution No. 483 and the Lease Fee Methodology No. 630 and do not adequately reflect the specific legal regime of martial law. At the same time, the model of selling services for the use of wagons through Prozorro.Sale, which has been actively employed since 2018–2019, is focused mainly on short-term temporary use of rolling stock and does not create a full-fledged legal status of a lessee for clients.

Drawing on a critical review of Ukrzaliznytsia's internal regulations, an overview of the dynamics of electronic auctions, and the identified conflicts between special railway legislation and general lease regulations, the paper substantiates the main directions for improving rolling stock leasing mechanisms. These include updating the Instruction on the procedure for transferring freight wagons for lease in line with the current legal framework, developing a sector-specific Procedure for conducting electronic auctions for rolling stock lease, and designing a concept for integrating classical lease instruments with the existing service-sale model via Prozorro.Sale. The article proposes approaches to differentiating access tools to the wagon fleet for various user groups (large exporters, industrial enterprises, small and medium shippers), thereby combining the flexibility of short-term temporary use with the long-term predictability of classical lease contracts. It is argued that the implementation of the proposed measures will bring wagon lease relations of JSC «Ukrzaliznytsia» into full compliance with the current legislation, enhance transparency and competitiveness of access to rolling stock and strengthen the adaptability of rail transport to the challenges of wartime and post-war recovery.

Keywords: freight transportation, wagon lease, JSC «Ukrzaliznytsia», rolling stock, electronic auctions, Prozorro.Sale, legal framework.

Вступ. Формування відкритої, конкурентної та економічно обґрунтованої моделі управління державним майном є одним з основних напрямів інституційних реформ в Україні останніх років [1, 2, 5]. Запровадження з 2020 р. нової моделі оренди державного та комунального майна, заснованої на Законі України № 157-IX «Про оренду державного та комунального майна», стало системною спробою переосмислення підходів щодо використання активів держави, зокрема через перехід до електронних аукціонів як

базового механізму передавання майна в оренду [1, 2, 5].

У межах цього підходу було створено централізовану інфраструктуру електронної торгової системи Prozorro.Продажі, розроблено регламент її функціонування, сформовано мережу авторизованих електронних майданчиків, а більшість органів державної влади і підприємств поступово перейшли до практики надання прав оренди на прозорих конкурентних засадах [2, 5, 7, 8]. Отже, оренда набула статусу не лише юридичного механізму передавання майна в тимчасове

користування, а й інструменту формування відкритого ринку доступу до державних активів.

Залізничний транспорт, який традиційно є базовою інфраструктурною галуззю та одним із найбільших користувачів і власників державного майна, опинився в специфічному становищі, що поєднує високий рівень регуляторної складності зі значним масштабом економічних наслідків управлінських рішень [6, 10]. З одного боку, АТ «Укрзалізниця» як національний перевізник активно застосовує електронну систему Prozorro.Продажі для продажу послуг із використання власних вантажних вагонів, формуючи тим самим ринкову ціну на доступ до рухомого складу, підвищуючи прозорість процесів розподілу вагонів і знижуючи корупційні ризики [7–9]. З іншого боку, питання саме оренди вагонів у класичному правовому розумінні (з укладенням договорів оренди за моделлю Закону № 157-ІХ, розрахунком орендної плати відповідно до Методики № 630 і гарантіями для орендаря) залишаються де-факто нерегульованими [1–3, 6].

Проблема набуває особливої актуальності в контексті воєнного стану, блокування частини морських портів, зміни конфігурації транспортно-логістичних маршрутів і переорієнтації більшості експортних і транзитних потоків на залізницю [4, 10, 11]. Значний дефіцит якісних вагонів для перевезення окремих видів вантажів, зокрема зернових, а також підвищені вимоги щодо рухомого складу на колії 1435 мм формують стійкий попит на різні форми довгострокового доступу до вагонного парку АТ «Укрзалізниця», одним із яких потенційно могла б стати класична оренда вагонів [10, 11].

Відсутність оновлених локальних нормативно-правових актів, які б регламентували процедури оренди рухомого складу в рамках нової загальнодержавної моделі фактично унеможливує укладання повноцінних

договорів оренди вагонів з АТ «Укрзалізниця» [1–3, 6]. Натомість сформована проміжна модель тимчасового користування вагонами через аукціони з продажу послуг, що, забезпечуючи певний економічний результат, не надає контрагентам статусу орендарів і повного спектра прав і гарантій, передбачених законодавством про оренду [5, 7–9].

Отже, існує розрив між загальнодержавною моделлю оренди державного майна та реальною практикою доступу до вагонного парку АТ «Укрзалізниця», що зумовлює як недоотримання потенційних доходів підприємством, так і обмеження можливостей вантажовідправників, особливо малих і середніх [10, 11]. Подолання цього розриву потребує системного наукового аналізу, узгодження загального орендного законодавства із спеціальними нормами, що регулюють діяльність АТ «Укрзалізниця», і розроблення внутрішніх документів, адаптованих до сучасних умов [1–3, 6, 12].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Реформа оренди державного та комунального майна, розпочата із прийняттям Закону України № 157-ІХ у жовтні 2019 р. і введенням нового порядку (Постанова КМУ № 483 від 3 червня 2020 р.) [2], стала предметом активних досліджень у сфері публічного управління та економіки. Центр економічної стратегії у своєму аналітичному огляді «Оренда державного та комунального майна в Україні: нові правила» (2025 р.) [5] констатує, що перехід до обов'язкових електронних аукціонів через Prozorro.Продажі суттєво підвищив конкуренцію серед орендарів, знизив корупційні ризики та забезпечив ринкове ціноутворення.

Урядове рішення від 22 вересня 2023 р. (на виконання Закону України № 2792-ІХ від 28 березня 2023 р.) поширило вимоги щодо обов'язкового проведення аукціонів через Prozorro.Продажі на державні акціонерні товариства зі

державною часткою 100 %, включно з АТ «Укрзалізниця».

У Верховній Раді України зареєстровано законопроект № 12142 «Про систему та особливості функціонування ринку залізничного транспорту України», який передбачає масштабне реформування АТ «Укрзалізниця» у напрямі відокремлення функцій управління інфраструктурою від перевізної діяльності. Аналітичний огляд EY Ukraine (2025 р.) зазначає, що відповідно до законопроекту протягом трьох років після закінчення воєнного стану заплановано розподіл АТ «Укрзалізниця» на окремі юридичні особи: оператора інфраструктури, пасажирського та вантажного перевізників. Це реформування, спрямоване на гармонізацію з нормами ЄС (Директива 2012/34/ЄС), безпосередньо вплине на правовий режим рухомого складу та механізми його оренди, оскільки відносини власності та управління активами між новоствореними юридичними особами потребуватимуть нормативного врегулювання.

У лютому 2024 р. видання RailFreight.com повідомило про розширення власного виробництва рухомого складу АТ «Укрзалізниця», зокрема зерновозів і критих вагонів для стандартної колії. АТ «Укрзалізниця» за 2022–2023 рр. заощадила понад 2,4 млн євро порівняно з придбанням у зовнішніх постачальників. Ця тенденція підкреслює значущість диверсифікованого управління вагонним парком, включно з орендними механізмами.

Визначення мети та завдання дослідження. Метою статті є комплексне теоретико-прикладне обґрунтування напрямів удосконалення механізмів оренди рухомого складу АТ «Укрзалізниця» в умовах функціонування електронної системи Prozorro.Продажі через гармонізацію загальнодержавних нормативних вимог із локальними нормативно-правовими актами та реальною практикою використання вагонного парку [1–3, 6, 7].

Для досягнення поставленої мети необхідно вирішити такі завдання:

– проаналізувати еволюцію нормативно-правової бази оренди державного та комунального майна в Україні та визначити її головні положення, що безпосередньо впливають на можливість і умови оренди рухомого складу залізничного транспорту [1–5];

– дослідити зміст і сучасний стан внутрішніх документів АТ «Укрзалізниця», які формально регулюють передавання вантажних вагонів в оренду, з точки зору їх відповідності чинному законодавству та практичної придатності до застосування [1–3, 6, 12];

– охарактеризувати поточну практику використання електронної системи Prozorro.Продажі для надання доступу до вагонного парку АТ «Укрзалізниця» через аукціони з продажу послуг, визначити її переваги та обмеження з позицій класичної моделі оренди [7–9, 11];

– ідентифікувати основні колізії між нормами загального орендного законодавства, спеціальними нормами щодо діяльності АТ «Укрзалізниця» і чинними локальними актами товариства [1–3, 6, 12];

– обґрунтувати напрями оновлення Інструкції про порядок передавання вантажних вагонів в оренду та розроблення галузевого Порядку проведення електронних торгів з оренди рухомого складу з урахуванням воєнного стану і перспектив повоєнного відновлення [1–4, 6];

– запропонувати концептуальну схему інтеграції механізмів оренди вагонів і продажу послуг із їх використання через Prozorro.Продажі з урахуванням інтересів різних груп клієнтів [7–11].

Об'єктом дослідження є орендні відносини щодо рухомого складу як елемента системи управління державним майном у залізничному транспорті [1, 6, 10]. Предметом дослідження є нормативно-правові, організаційні та економічні механізми оренди вагонів АТ

«Укрзалізниця» в умовах функціонування Prozorro.Продажі [1–3, 6–9, 11].

Методичну основу дослідження становлять загальнонаукові методи аналізу і синтезу, індукції та дедукції, системного та порівняльно-правового підходів, а також елементи інституційно-економічного аналізу, що дають змогу поєднати правову та економічну перспективи оцінювання механізмів оренди рухомого складу [5, 10, 12].

Основна частина дослідження

Нормативно-правова база оренди державного майна та її вплив на залізничний транспорт. Закон України № 157-ІХ «Про оренду державного та комунального майна» є центральним елементом реформи орендних відносин і закладає засади переходу від переважно адміністративної моделі розпорядження майном до ринково-орієнтованої системи, що базовано на відкритих електронних аукціонах [1, 5]. Нормами Закону чітко визначено суб'єктний склад орендних відносин, розмежовано повноваження орендодавців, встановлено обов'язковість використання електронної торгової системи для передавання більшості об'єктів оренди та деталізовано істотні умови договору оренди, включаючи порядок продовження та припинення таких договорів [1, 2].

Постанова Кабінету Міністрів України № 483, якою затверджено Порядок передавання в оренду державного та комунального майна, виконує роль процедурної «дорожньої карти» для орендодавців, у тому числі з майна, закріпленого за АТ «Укрзалізниця» [2, 5]. У Порядку описано алгоритм формування переліків об'єктів, ініціювання оренди, підготовки та оприлюднення оголошень, участі в аукціонах, визначення переможця та укладення договорів, включно зі специфікою перехідного періоду.

Методика розрахунку орендної плати за державне майно, затверджена постановою КМУ № 630, визначає принципи формування бази розрахунку орендної плати, систему коефіцієнтів

залежно від типу та характеристик майна, а також механізм індексації. Для залізничного транспорту ця Методика є основною для встановлення стартової орендної плати за вагони, що підлягають включенню до лотів у системі електронних аукціонів [3, 5].

Особливе значення для досліджуваного періоду має постанова КМУ № 634, яка встановлює особливості оренди державного та комунального майна під час воєнного стану. Вона передбачає спрощення окремих процедур, можливість продовження договорів без аукціону за визначених умов, а також адаптацію орендних процедур до форс-мажорних обставин, що безпосередньо впливають на діяльність залізничного транспорту [4, 11].

Для АТ «Укрзалізниця» вказані акти діють у взаємозв'язку зі спеціальним законодавством, яке визначає її майновий статус і особливості управління активами, у тому числі рухомим складом [6, 12]. Судова практика, включно з позицією Верховного Суду, підкреслює, що рухомий склад УЗ має подвійний характер: з одного боку, це корпоративне майно акціонерного товариства, з іншого — стратегічний актив держави, що накладає додаткові вимоги та обмеження для його передавання в оренду. Така інституційна подвійність ускладнює розроблення універсальних внутрішніх процедур і потребує врахування як загальних, так і спеціальних норм [6, 12].

Отже, загальнодержавна нормативна рамка формує чіткі вимоги щодо процедур оренди, проте їх безпосередня імплементація в діяльність АТ «Укрзалізниця» значною мірою залежить від стану та якості локальних нормативно-правових актів, які регулюють порядок передавання вагонів в оренду [1–3, 6].

Локальні нормативно-правові акти АТ «Укрзалізниця» щодо оренди рухомого складу. Формально питання передавання вантажних вагонів в оренду в АТ «Укрзалізниця» врегульовано Порядком розгляду звернень щодо передавання в оренду вантажних вагонів (наказ № 138 від

13.04.2011 р.) та «Інструкцією про порядок передачі в оренду вантажних вагонів» (наказ № 151 у редакції 2013 р.), які оприлюднені в публічному доступі на офіційному сайті товариства. Зміст цих документів відображає логіку правового регулювання, характерну для попереднього законодавства про оренду державного та комунального майна, а також для застарілих методик оцінювання та розрахунку орендної плати [5, 6].

Ухвалення Закону № 157-IX і пов'язане з ним оновлення нормативної бази призвели до того, що значна частина актів, на які посилаються Порядок 2011 р. та Інструкція, втратила чинність або була істотно змінена [1–3, 6]. Відтак внутрішні процедури, які спираються на ці акти (зокрема внутрішні конкурси як спосіб відбору контрагентів, посилення на застарілі методики розрахунку орендної плати, використання механізмів погодження з органами, що вже не виконують відповідних функцій), не відповідають чинному законодавству, і їх не можна вважати повністю легітимними [1–3, 6, 12].

На практиці це означає, що АТ «Укрзалізниця» фактично не має актуального локального механізму передавання вагонів у класичну оренду в розумінні Закону № 157-IX, попри формальну наявність Інструкції та Порядку [1, 6]. Така ситуація створює регуляторну невизначеність як для самої АТ «Укрзалізниця», так і потенційних орендарів, які не можуть розраховувати на прозору та відтворювану процедуру укладання договорів оренди вагонів [6, 12].

Водночас упродовж останніх років АТ «Укрзалізниця» суттєво оновила вагонний парк, зокрема за рахунок власного виробництва і закупівель спеціалізованих вагонів для перевезення зернових та експлуатації на європейській колії 1435 мм, що безпосередньо пов'язано з переорієнтацією вантажопотоків у бік європейських логістичних коридорів [10, 11]. За такої структурної трансформації

логічним з економічної точки зору є використання оренди як інструменту гнучкого управління вагонним парком, що дає змогу враховувати сезонність попиту, різноманітність клієнтських сегментів і потреби в довгостроковому закріпленні вагонів за певними відправниками.

Недостатня адаптованість локальних нормативних актів до нової загальнодержавної моделі оренди фактично позбавляє АТ «Укрзалізниця» можливості системно використовувати оренду як інструмент управління, залишаючи у фокусі переважно модель продажу послуг із використання вагонів через Prozorro.Продажі [6–9]. У свою чергу це обмежує спектр можливих конфігурацій взаємодії з клієнтами та звужує інструментарій комерційної політики товариства [5, 10].

Поточна практика використання Prozorro.Продажі для доступу до вагонного парку АТ «Укрзалізниця». Починаючи з 2018–2019 рр. АТ «Укрзалізниця» активно застосовує можливості електронної торгової системи Prozorro.Продажі для продажу послуг із використання власних вагонів, у тому числі через спеціалізовані авторизовані електронні майданчики [7–9]. На онлайн-аукціонах формують лоти, що зазвичай передбачають можливість добового чи періодичного використання певної кількості вагонів (зерновозів, напіввагонів, платформ тощо) із заздалегідь визначеними маршрутами, періодами подавання та базовими умовами використання [7, 8].

Впровадження такої моделі дало відчутний економічний ефект, особливо в перші роки її застосування: завдяки конкуренції учасників вдалося сформувати більш ринковий рівень плати за доступ до вагонів, знизити масштаби неформальних практик розподілу вагонного парку та підвищити рівень прозорості процедур для великих експортерів і промислових підприємств [5, 7–9]. Разом із тим аналітичні

дані про роботу Prozorro. Продажі у 2023 р. свідчать про певне скорочення обсягу аукціонів і доходів від продажу послуг із використання вагонів порівняно з 2022 р., що пояснюють як загальним падінням обсягів перевезень у період війни, так і звуженням номенклатури вагонів і маршрутів, що виставляють на торги [7, 11].

Із правової точки зору укладені за результатами таких торгів договори кваліфікують як договори надання послуг, у яких плата за використання вагонів не має статусу орендної плати, а саме користування вагоном не вважають орендою майна [1, 5, 6]. Відповідно, до таких відносин не можна в повному обсязі застосовувати норми Закону № 157-IX відносно прав орендаря, порядку продовження договорів оренди, обмеження зміни істотних умов тощо [1, 2].

Із практичної точки зору така модель має низку обмежень [7–9, 11]:

– доступ до вагонів у більшості випадків обмежений за часом і обсягом, що задані параметрами конкретних лотів, тоді як частина клієнтів зацікавлена в довгостроковому передбачуваному закріпленні певної кількості вагонів;

– малим і середнім вантажовідправникам складно конкурувати на аукціонах, орієнтованих на значні обсяги перевезень і великі партії, що де-факто зміщує фокус доступу до вагонного парку на користь великих гравців [10, 11];

– відсутність інституту класичної оренди вагонів у межах АТ «Укрзалізниця» звужує можливості диверсифікації комерційних продуктів і гнучкого налаштування умов співпраці з клієнтами [5, 6, 10].

Отже, хоча використання Prozorro. Продажі для продажу послуг із використання вагонів є важливим кроком уперед, воно не може повністю замінити повноцінний механізм оренди рухомого складу в межах чинного законодавства [1–3, 7–9]. Відсутність інтегрованої моделі, що поєднує переваги аукціонного продажу

послуг і класичної оренди, призводить до недовикористання потенціалу як електронної системи, так і вагонного парку АТ «Укрзалізниця» [5, 10, 11].

Основні напрями удосконалення механізмів оренди рухомого складу АТ «Укрзалізниця». З урахуванням виявлених проблем доцільно виокремити кілька основних напрямів удосконалення механізмів оренди рухомого складу АТ «Укрзалізниця» в умовах функціонування електронної системи Prozorro. Продажі [1–3, 5–7].

Оновлення Інструкції про порядок передавання вантажних вагонів в оренду. Першочерговим завданням є глибока ревізія чинної Інструкції з позицій її відповідності Закону № 157-IX, Порядку № 483 і Методиці № 630, а також спеціальним нормам з оренди в період воєнного стану [1–4, 6]. Така ревізія має включати не лише формальне оновлення посилань на нормативно-правові акти, але і концептуальне переосмислення логіки внутрішніх процедур.

У межах оновлення Інструкції доцільно [1–4, 6, 12]:

– чітко розмежувати статус Фонду державного майна України (або іншого визначеного законом органу) як орендодавця та АТ «Укрзалізниця» як балансоутримувача вагонів, який готує об'єкти для передавання в оренду, формує інформаційні пакети і відповідає за технічний стан рухомого складу;

– відмовитися від практики внутрішніх конкурсів як способу відбору орендарів та орієнтуватися на обов'язковість використання електронних аукціонів Prozorro. Продажі відповідно до Порядку № 483;

– замінити посилання на застарілі методики розрахунку орендної плати на положення Методици № 630, деталізувавши підходи щодо визначення стартової орендної плати за вагони різних типів, вікового складу і технічних характеристик;

– інтегрувати в текст Інструкції положення про особливості оренди вагонів у період воєнного стану згідно з постановою № 634 (спрощений порядок продовження договорів, особливості відшкодування збитків у разі пошкодження вагонів тощо);

– переглянути положення про акти приймання-передавання, відповідальності сторін за технічний стан, порядок проведення планових і позапланових ремонтів з урахуванням типових договорів оренди, затверджених Фондом державного майна, і галузевих правил експлуатації вагонів [5, 6].

Оновлена Інструкція має стати інтегральною ланкою між загальнодержавною моделлю оренди і конкретними технологічними та комерційними процесами в АТ «Укрзалізниця» [1–3, 6].

Розроблення галузевого Порядку проведення електронних торгів з оренди рухомого складу. Другим стратегічно важливим напрямом є розроблення спеціального галузевого Порядку проведення електронних торгів з оренди рухомого складу АТ «Укрзалізниця», який деталізуватиме застосування Порядку № 483 до специфіки вагонів [2, 6]. Такий документ має встановити зрозумілі для ринку правила формування лотів, критерії відбору вагонів і вимоги щодо учасників.

До доцільних елементів Порядку слід віднести [2, 3, 6–8]:

– процедури ініціювання передавання вагонів в оренду як із боку структурних підрозділів АТ «Укрзалізниця» (за наявності надлишкових потужностей), так і потенційних орендарів (на підставі їхніх запитів і заявок);

– критерії відбору вагонів до переліку об'єктів оренди (тип, рік побудови, технічний стан, наявність можливості експлуатації на колії 1435 мм, обмеження щодо номенклатури вантажів тощо);

– перелік обов'язкової інформації, яка включена до оголошення про аукціон (технічні характеристики вагонів, умови їх використання, географія можливих

маршрутів, вимоги щодо забезпечення збереження вагонів);

– алгоритм розрахунку стартової орендної плати на основі Методики № 630 з урахуванням специфіки вагонів різного призначення;

– диференційовані вимоги щодо учасників аукціонів, що забезпечуватимуть доступ до оренди як великим, так і середнім і малим вантажовідправникам (наприклад за рахунок формування лотів різного обсягу, запровадження «дрібніших» пакетів вагонів тощо) [10, 11];

– процедури моніторингу виконання договорів оренди, підстави та порядок їх продовження, механізми дострокового розірвання з урахуванням воєнних ризиків і можливих пошкоджень чи втрат вагонів [4, 12].

Наявність такого Порядку дасть змогу стандартизувати практику проведення аукціонів з оренди вагонів, зробіть її більш прогнозованою для ринку та зменшить регуляторні ризики для АТ «Укрзалізниця» [2, 6, 12].

Поєднання механізмів оренди та продажу послуг із використання вагонів. З огляду на те, що модель продажу послуг через Prozorro.Продажі вже показала свою результативність, доцільно не заміщувати її повністю орендною моделлю, а сформуванню гнучку систему, у якій обидва механізми взаємодоповнюватимуть один одного [5, 7–9].

У межах такої системи можна запропонувати такі підходи [7–11]:

– зберегти продаж послуг із використання вагонів як базовий інструмент для задоволення короткострокових потреб і роботи з великими клієнтами, які готові брати участь у регулярних «спотових» аукціонах;

– розвивати класичну оренду вагонів (на основі оновленої Інструкції та галузевого Порядку торгів) як інструмент довгострокової співпраці з відправниками, зацікавленими у стабільному та прогнозованому доступі до певної кількості вагонів;

– передбачити можливість трансформації відносин між АТ «Укрзалізниця» і певними клієнтами: за стабільного попиту і підтвердженої платоспроможності перехід від регулярної участі в аукціонах із продажу послуг до укладання договорів оренди частини вагонів.

Такий комбінований підхід допоможе адаптувати структуру інструментів доступу до вагонного парку до різних стратегій клієнтів, зменшити ризики недозавантаження вагонів і забезпечити більш збалансоване використання парку в умовах волатильного попиту воєнного та повоєнного періодів [4, 10, 11].

Висновки. Проведене дослідження дало змогу виявити суттєвий розрив між загальнодержавною моделлю оренди державного майна, яка базована на Законі № 157-IX, Порядку № 483, Методиці № 630 і спеціальних нормах воєнного періоду, і фактичною практикою доступу до вагонного парку АТ «Укрзалізниця» [1–4, 6, 7, 11]. На рівні АТ «Укрзалізниця» переважає модель продажу послуг із використання вагонів через електронні аукціони Prozorro.Продажі, тоді як механізми класичної оренди рухомого складу залишаються неврегульованими через застарілість локальних нормативно-правових актів [5–7].

Показано, що така ситуація має як економічні, так і інституційні наслідки: АТ «Укрзалізниця» недоотримує потенційні доходи від повноцінної оренди, обмежує інструментарій управління вагонним парком, а клієнти — насамперед малі та середні вантажовідправники — не мають доступу до правового режиму оренди з притаманними йому гарантіями та можливістю довгострокового планування

[10, 11]. В умовах воєнного стану і зростання ролі залізничного транспорту для забезпечення експорту таке обмеження є особливо значущим [4, 10].

Обґрунтовано необхідність комплексного оновлення локальної нормативно-правової бази АТ «Укрзалізниця», що регламентує передавання вантажних вагонів в оренду, зокрема через ревізію та модернізацію Інструкції про порядок передавання вантажних вагонів в оренду та розроблення галузевого Порядку проведення електронних торгів з оренди рухомого складу [1–4, 6]. Запропоновано підходи щодо формування комбінованої моделі, яка поєднує механізми оренди та продажу послуг із використання вагонів через Prozorro.Продажі, даючи змогу врахувати інтереси різних груп клієнтів і підвищити ефективність використання вагонного парку [5, 7–11].

Реалізація запропонованих у статті напрямів удосконалення створює передумови для переведення орендних відносин щодо вагонів АТ «Укрзалізниця» у правове поле чинного законодавства, посилення прозорості та конкурентності доступу до рухомого складу, а також підвищення стійкості залізничного транспорту до зовнішніх шоків і воєнних ризиків [1–4, 10, 11]. Перспективи подальших досліджень пов'язані з кількісним оцінюванням економічного ефекту впровадження повноцінної моделі оренди вагонів АТ «Укрзалізниця», моделюванням впливу таких змін на структуру ринку операторів і розробленням цільових інструментів підтримки малих і середніх вантажовідправників у доступі до орендованого рухомого складу [5, 10–12].

Список використаних джерел

1. Про оренду державного та комунального майна (2019). Закон України від 03.10.2019 р. № 157-IX. *Офіційний вісник України*. № 96. Ст. 3172.
2. Деякі питання оренди державного та комунального майна (2020). Постанова Кабінету Міністрів України від 03.06.2020 р. № 483. *Урядовий кур'єр*, № 110.

3. *Методика розрахунку орендної плати за державне майно* (2021). Постанова Кабінету Міністрів України від 28.04.2021 р. № 630. *Офіційний вісник України*, № 38. Ст. 2275.
4. *Про особливості оренди державного та комунального майна у період воєнного стану* (2022). Постанова Кабінету Міністрів України від 27.05.2022 р. № 634. *Урядовий кур'єр*, № 121.
5. Оренда державного та комунального майна в Україні: нові правила: аналіт. огляд. (2025). *Центр економічної стратегії*, 32 с.
6. Нормативна база АТ «Укрзалізниця» щодо оренди вагонів. *Інструкція про порядок передачі в оренду вантажних вагонів; Порядок розгляду звернень щодо передачі в оренду вантажних вагонів*. URL: <https://uz.gov.ua> (дата звернення: 23.02.2026).
7. Платформа Prozorro.Продажі: офіційний сайт. URL: <https://prozorro.sale> (дата звернення: 23.02.2026).
8. SmartTender.biz: авторизований електронний майданчик Prozorro.Продажі. URL: <https://smarttender.biz> (дата звернення: 23.02.2026).
9. Rail EXPO, UNIAN, Prozorro.Продажі: матеріали про запуск та результати аукціонів з використання вагонів АТ «Укрзалізниця». URL: <https://railexpo.ua.com>; <https://www.unian.ua>; <https://prozorro.sale> (дата звернення: 23.02.2026).
10. *Розвиток вагонного парку та ринку операторів вантажних перевезень залізницею в Україні: аналіт. доп.* (2024). Ін-т економіки та прогнозування НАН України, 54 с.
11. *Ринок залізничних перевезень України у 2023–2024 рр.: статистично-аналітичний огляд*. (2025). Держ. служба статистики України, 48 с.
12. *Судова практика щодо оренди майна АТ «Укрзалізниця»: огляд правових позицій Верховного Суду у справах про оренду державного майна*. (2024). Верховний Суд України, 28 с.

References

1. *Pro orendu derzhavnoho ta komunalnoho maina* [On the lease of state and communal property] (2019): Law of Ukraine of October 3, 2019 No. 157-IX. *Official Gazette of Ukraine*, 96, Art. 3172 [in Ukrainian].
2. *Deiaki pytannia orendy derzhavnoho ta komunalnoho maina* [Some issues of leasing state and communal property] (2020): Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of June 3, 2020 No. 483. *Government courier*, 110 [in Ukrainian].
3. *Metodyka rozrakhunku orendnoi platy za derzhavne maino* [Methodology for calculating rent for state property] (2021): Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of April 28, 2021 No. 630. *Official Gazette of Ukraine*, 38, Art. 2275 [in Ukrainian].
4. *Pro osoblyvosti orendy derzhavnoho ta komunalnoho maina u period voiennoho stanu* [On the peculiarities of leasing state and communal property during martial law] (2022): Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of May 27, 2022 No. 634. *Government courier*, No. 121 [in Ukrainian].
5. *Orenda derzhavnoho ta komunalnoho maina v Ukraini: novi pravyla* [Lease of state and communal property in Ukraine: new rules] (2025). Analytical review. Center for Economic Strategy. Kyiv, 32 p. [in Ukrainian].
6. *Normatyvna baza AT «Ukrzaliznytsia» shchodo orendy vahoniv* [Regulatory framework of JSC «Ukrzaliznytsia» regarding wagon leasing] (2026): Instruction on the procedure for leasing freight wagons; Procedure for considering applications for leasing freight wagons. Retrieved February 23, from <https://uz.gov.ua> [in Ukrainian].

7. Prozorro.Sale. (n.d.). Official website. Retrieved February 23, 2026, from <https://prozorro.sale>
 8. SmartTender.biz. (n.d.). Authorized electronic platform of Prozorro.Sale. Retrieved February 23, 2026, from <https://smarttender.biz>
 9. Rail EXPO, UNIAN, Prozorro.Sale. Materials on the launch and results of auctions for the use of wagons of JSC «Ukrzaliznytsia». Retrieved February 23, 2026, from <https://railexpoua.com>; <https://www.unian.ua>; <https://prozorro.sale>
 10. *Rozvytok vahonnoho parku ta rynku operatoriv vantazhnykh perevezhen zaliznytseiu v Ukraini* [Development of the wagon fleet and the market of freight rail operators in Ukraine]. (2024). Analytical report. Institute for Economics and Forecasting of the NAS of Ukraine. Kyiv [in Ukrainian].
 11. *Rynok zaliznychnykh perevezhen Ukrainy u 2023–2024 rr.* [Rail transport market of Ukraine in 2023–2024]. (2025). Statistical and analytical review. State Statistics Service of Ukraine. Kyiv [in Ukrainian].
 12. *Sudova praktyka shchodo orendy maina AT «Ukrzaliznytsia»* [Court practice regarding the lease of property of JSC «Ukrzaliznytsia»] (2024): Review of the legal positions of the Supreme Court in cases of leasing state property. Supreme Court of Ukraine. Kyiv [in Ukrainian].
-

Шевченко Віталій Іванович, кандидат технічних наук, доцент кафедри управління вантажною і комерційною роботою, Український державний університет залізничного транспорту, м. Харків, Україна. ORCID iD: 0000-0002-0873-3802. Тел.: +38 (057) 730-10-85. E-mail: 50801@ukr.net.

Мацієвський Богдан Вячеславович, аспірант кафедри управління вантажною і комерційною роботою, Український державний університет залізничного транспорту, м. Харків, Україна. ORCID iD: 0000-0002-2247-742X. E-mail: bogdanmatsievskiy@gmail.com.

Shevchenko Vitaly, Ph. D., associate Professor of the office of freight and commercial work of the Ukrainian state University of Railway transport, Kharkiv, Ukraine. ORCID iD: 0000-0002-0873-3802. Tel.: +38 (057) 730-10-85. E-mail: 50801@ukr.net.

Matsievskiy Bohdan, postgraduate student, department of the office of freight and commercial work of the Ukrainian state University of Railway transport, Kharkiv, Ukraine. ORCID iD: 0000-0002-2247-742X. E-mail: bogdanmatsievskiy@gmail.com.

Дата надходження статті 25.02.2026 р.

Дата прийняття статті до друку 13.05.2026 р.

Дата публікації (оприлюднення) статті 29.05.2026 р.

Стаття поширюється на умовах ліцензії Creative Commons Attribution License International CC-BY