

Електронний журнал «Ефективна економіка» включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Категорія «Б», Наказ Міністерства освіти і науки України № 975 від 11.07.2019). Спеціальності – 051, 071, 072, 073, 075, 076, 292. Ефективна економіка. 2025. № 9.

DOI: <http://doi.org/10.32702/2307-2105.2025.9.54>

УДК 339.9

О. Г. Михайленко,

*к. е. н., доцент, доцент кафедри міжнародної економіки і світових фінансів,
Дніпровський національний університет імені Олеся Гончара, м. Дніпро
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-4405-9093>*

Н. О. Краснікова,

*к. е. н., доцент, доцент кафедри міжнародної економіки і світових фінансів,
Дніпровський національний університет імені Олеся Гончара, м. Дніпро
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-6484-2050>*

**ІНТЕГРАЦІЯ УКРАЇНИ В ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ТРАНСПОРТНИЙ
ПРОСТІР: ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У
КОНТЕКСТІ МАРКЕТИНГУ, ЛОГІСТИКИ ТА МІЖНАРОДНОЇ
БЕЗПЕКИ**

О. Mykhailenko,

*PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor of the Department of
International Economics and Global Finance,
Oles Honchar Dnipro National University, Dnipro*

N. Krasnikova,

*PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor of the Department of
International Economics and Global Finance,
Oles Honchar Dnipro National University, Dnipro*

**INTEGRATION OF UKRAINE INTO THE EUROPEAN TRANSPORT
SPACE: PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF RAILWAY
TRANSPORTATION IN THE CONTEXT OF MARKETING, LOGISTICS
AND INTERNATIONAL SECURITY**

У статті досліджуються перспективи інтеграції України в європейський транспортний простір у сфері залізничних перевезень. Проаналізовано сучасний стан української залізничної інфраструктури, її технічну та організаційну відповідність європейським стандартам. Особлива увага приділяється питанням гармонізації нормативно-правової бази, впровадженню європейських стандартів безпеки та ефективності, а також проблемам технічної сумісності (ширина колії, сигналізаційні та інформаційні системи). Визначено ключові переваги інтеграції для України, серед яких – підвищення конкурентоспроможності транспортної системи, зростання обсягів міжнародних перевезень, доступ до інвестицій та розширення співпраці з країнами ЄС. Окреслено основні виклики, що стримують процес інтеграції: потреба в модернізації інфраструктури, значні фінансові витрати та політичні ризики. Зроблено висновок, що успішна інтеграція України в європейський транспортний простір у сфері залізничних перевезень можлива за умов комплексного реформування галузі, тісної міжнародної співпраці та поетапного впровадження технічних і регуляторних стандартів ЄС. Маркетингові перспективи інтеграції України до європейського транспортного простору полягають у формуванні конкурентних стратегій для залізничних операторів, розширенні доступу до міжнародних ринків, розвитку брендингу українських перевізників, просуванні транзитного потенціалу країни та позиціонуванні залізничної системи як сучасної та екологічно орієнтованої.

The article examines the prospects for Ukraine's integration into the European transport space in the field of railway transportation. The relevance of the topic is due to the strategic importance of railway transport as a key link in the country's logistics system and the need to modernize it in accordance with European standards in the context of geopolitical and economic challenges.

The current state of Ukraine's railway infrastructure is analyzed, its strengths (geographical location, transit potential, significant network length) and weaknesses (rolling stock wear, investment needs, track differences from European standards) are identified. The importance of harmonizing Ukraine's regulatory framework with

the requirements of the European Union is revealed, in particular in the areas of technical regulation, traffic safety, standardization of information systems and certification of carriers.

Special attention is paid to issues of technical compatibility, in particular the problem of different track gauges, as well as the need to introduce modern signaling and automated control systems. It is determined that without resolving these issues, integration will remain partial and will limit the competitiveness of Ukrainian railways.

The article emphasizes that Ukraine's integration into the European transport space creates significant advantages: ensuring greater openness of the transportation market, access to foreign investments and loans, expanding transit opportunities, increasing the efficiency and environmental friendliness of transportation. At the same time, the main challenges are outlined: the need for large-scale investments, economic risks, political instability, as well as the need for personnel and institutional renewal of the industry.

It is concluded that the process of Ukraine's integration into the European transport space in the field of railway transportation should take place in stages, with a combination of internal reforms and international cooperation. The prospects for successful integration largely depend on Ukraine's ability to implement a set of measures to modernize the infrastructure, adapt legislation, introduce innovative technologies, and attract private and public investments.

Thus, the integration of Ukrainian railways into the European transport system is an important direction in the development of the national economy and one of the key factors in strengthening Ukraine's international competitiveness.

Ключові слова: інтеграція, європейський транспортний простір, залізничні перевезення, інфраструктура, стандарти ЄС, міжнародне співробітництво, маркетинг, безпека

Key words: integration, European transport area, rail transport, infrastructure, EU standards, international cooperation, marketing, security.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Сучасні умови розвитку транспортної системи України характеризуються високим рівнем залежності економіки від залізничних перевезень та одночасним викликом — необхідністю її інтеграції до європейського транспортного простору. Незважаючи на стратегічне значення залізничного транспорту, його інфраструктура перебуває у стані критичного зносу, що створює загрозу для забезпечення потреб економіки та населення. Додатковим фактором є воєнні дії, які суттєво пошкодили транспортні коридори та підвищили важливість створення альтернативних логістичних маршрутів.

Водночас інтеграція України до європейської транспортної мережі (TEN-T) передбачає не лише технічну гармонізацію стандартів, а й формування нових маркетингових стратегій позиціонування українських перевізників, розвиток конкурентоспроможних логістичних рішень і врахування аспектів міжнародної безпеки.

Таким чином, проблема полягає у необхідності поєднання технічної модернізації залізничної інфраструктури з реалізацією стратегічних завдань — підвищення ефективності транспортної системи, посилення транзитного потенціалу України, інтеграції до глобальних логістичних мереж та зміцнення міжнародної безпеки. Її вирішення має важливе наукове й практичне значення: воно дозволить сформулювати сучасну модель функціонування залізничних перевезень, що відповідатиме європейським стандартам і сприятиме економічній стійкості держави.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання вивчення правових аспектів, які регулюють інтеграцію залізничного транспорту України в європейську транспортну мережу, представлені в роботах Шандер О.Е. та Шандер Ю.В. [1]. Аналіз реформування залізничного транспорту в провідних країнах Європи здійснено у наукових працях Бараша Ю.С. і Чаркіної Т.Ю. [2]. Євроінтеграційні процеси розвитку залізничного транспорту України вивчали Стрілець А.І. та Реброва А.Ю. [3], Чудомех І.О. [4]. Іноземний, зокрема європейський досвід наслідків лібералізації залізничного ринку та перспектив Європейського Союзу вивчали Solina K., Abramović B. [5]. Незважаючи на

широкий спектр досліджень, питання перспектив приєднання України до європейського ринку залізничних перевезень та адаптації її інфраструктури до сучасних вимог є малодослідженими, що робить це дослідження актуальним.

Мета статті є обґрунтування теоретичних і практичних засад інтеграції України в європейський транспортний простір у сфері залізничних перевезень, з урахуванням маркетингових, логістичних та безпекових аспектів.

Виклад основного матеріалу дослідження. Українська залізнична галузь є важливою складовою транспортної мережі країни, відіграючи вирішальну роль у логістиці, торгівлі та економічному відновленні в умовах трансформаційних змін. Ключовим оператором на ринку перевезень в Україні залишається АТ «Укрзалізниця», яка фактично зберігає монопольне становище у галузі. Залізничний транспорт традиційно є провідною складовою національної транспортної системи, забезпечуючи понад 82% вантажних та близько 36% пасажирських перевезень, що здійснюються всіма видами транспорту [6].

Динаміка показників діяльності галузі свідчить, що розвиток залізниць тісно залежить від зовнішньоекономічної та політичної ситуації. Якщо у 2019 р. обсяг перевезених вантажів становив близько 313 млн т, то вже у 2024 р. він скоротився до 174,9 млн т, а вантажообіг за цей період знизився зі 182 до 89,1 млрд т–км, тобто майже вдвічі [7,8]. Таке падіння пояснюється макроекономічними шоками, пандемією COVID-19 у 2019–2020 рр., а також військовою агресією Росії з 2022 р., що призвела до руйнування частини інфраструктури та блокування традиційних логістичних маршрутів.

Нестабільність, агресивність зовнішнього середовища та недосконалість системи управління залізницями України також негативно вплинули на конкурентоспроможність галузі на ринку пасажирських перевезень. З 2019 по 2024 рр. кількість перевезених пасажирів знизилась на 76,8 млн. пас., а пасажирообіг – на 16566 млн. пас–км [7,8]. Значна частина перевезень орієнтувалася на експорт та внутрішнє постачання критичних ресурсів. У 2023-2024 рр. велика частка вантажних перевезень приходить на зернові (21% від загальних обсягів перевезень вантажів), будівельні матеріали (20%), залізна руда (18%) та вугілля (18%) [9].

В умовах воєнної агресії проти України залізнична інфраструктура набула статусу стратегічного активу, який забезпечує функціонування гуманітарних і військово-логістичних маршрутів, а також підтримує критичні експортні потоки — насамперед аграрної та металургійної продукції. Збереження та модернізація залізничної системи безпосередньо впливають на економічну стійкість держави та її здатність інтегруватися до європейських і глобальних безпекових структур.

Експлуатаційна мережа залізниць в Україні становить близько 19,8 тис. км (без урахування окупованих територій, мережа яких наразі не експлуатується), 47,2% з яких електрифіковано (табл. 1). За обсягами вантажних перевезень залізниці України займають четверте місце на Євразійському континенті. Вантажонапруженість українських залізниць (річний обсяг перевезень на 1 км) в 3-5 разів перевищує відповідний показник розвинених європейських країн [6].

**Таблиця 1. Статистичні дані по галузі залізничного транспорту
АТ «Укрзалізниця» за 2021 – 2024 рр.**

Статистичний показник	2021	2022	2023	2024
1	2	3	4	5
Експлуатаційна довжина колій всього (км), у т.ч.:	19811,5	19752	19772,2	19772,2
експлуатаційна довжина широкої колії (км)	19470,5	19411	19431	19431
експлуатаційна довжина електрифікованих колій (км)	9316,79	9316,8	9347,19	9347,19
Загальна кількість залізничних станцій по АТ «Укрзалізниця»	1398	1395	1395	1395
Кількість залізничних переїздів (од.)	4915	4901	4897	4850
Кількість переїздів на головних і станційних (од.)	4193	4193	4195	4195
Парк вантажних вагонів, всього (тис. од.), у т.ч.:	105,44	104,64	85,9	84,8
робочий парк в серед. за добу (тис. од.)	101,7	104,71	90,62	
Інвентарний парк пасажирських вагонів, всього (тис. од.), т.ч.:	3,83	3,69	3,71	3,62
робочий парк (од.)	2308	1774	1766	1708
Інвентарний парк тепловозів (од.) *	1982	1970	1764	1753,5
Інвентарний парк електровозів (од.) *	1595,5	1594,5	1465,5	1477,5
Інвентарний парк дизель-поїздів (секцій)	247	245	237	335
Середня кількість працівників (тис. осіб)	249467	232837	178642	178620

* - без урахування тимчасово окупованих територій

Джерело: сформовано на основі [6,7,8]

Згідно з табл. 1, за аналізуємий період, можна зазначити: розвиток мережі майже не відбувається, модернізація точкова; кількість залізничних переїздів також зменшується, але кількість переїздів на головних коліях практично не змінюється; спостерігається зношення парку, значне скорочення робочих вагонів і локомотивів, що загрожує перевізній спроможності; кадрова оптимізація, яка може бути пов'язана з воєнними діями, автоматизацією та зменшенням обсягів перевезень. У цілому спостерігається стагнація та скорочення, проте точкові проекти з електрифікації й оновлення рухомого складу свідчать про поступову адаптацію до європейських стандартів.

Попри суттєве зниження показників, український залізничний транспорт демонструє ознаки поступового відновлення та переорієнтації на європейський ринок, що відкриває нові маркетингові й логістичні можливості для «Укрзалізниці».

Залізнична транспортна система України інтегрована в основні транс'європейські транспортні коридори: Схід – Захід та Балтійське море – Чорне море. Українська залізниця межує та співпрацює із залізницями Молдови, Польщі, Румунії, Словаччини й Угорщини.

Через територію України проходять три міжнародні залізничні коридори: № 3, 5 і 9. Також через порти Ізмаїл і Рені здійснюється взаємодія з пан'європейським коридором № 7, що пролягає річкою Дунай. Протяжність залізничних транзитних коридорів України становить 3162 км. Вони переважно двоколійні, електрифіковані, обладнані автоматичними системами блокування та характеризуються високим рівнем використання технічних засобів. Крім того, активно розвиваються перевезення через міжнародний транспортний коридор ТРАСЕКА (Європа – Кавказ – Азія) [6].

До останнього часу залізничний транспорт України задовольняв потреби економіки та населення у перевезеннях завдяки технічному потенціалу, сформованому 35 років тому за рахунок централізованих капіталовкладень. Однак упродовж останніх двох десятиліть інвестиції в оновлення основних фондів здійснювалися переважно за власні кошти «Укрзалізниці», що не

забезпечувало навіть простого відтворення інфраструктури, особливо її активної частини – рухомого складу. На сьогодні технічний ресурс залізниць майже вичерпано, що створює загрозу нездатності забезпечити зростаючі потреби економіки у перевезеннях.

Пропускна спроможність окремих ділянок мережі досягла критичного рівня. Для усунення «вузьких місць» та підвищення ефективності роботи інфраструктури необхідні масштабні заходи з технічного переоснащення та модернізації.

Попри це, українські залізниці зберігають високий рівень операційної ефективності, що підтверджується ключовими показниками – середньодобовою продуктивністю локомотивів і вагонів, а також оборотом вантажного вагона. Разом з тим, понад 80% основних фондів уже зношені. Щомісяця зі складу списується близько 600 вагонів (450–850), тоді як реєструється лише до 200 (100–350), що свідчить про надзвичайно низькі темпи оновлення. Станом на 2023 рік віковий розподіл рухомого складу такий: вагони віком 0–10 років становлять 23%, 10–20 років – 23%, 20–30 років – 6%, 30–40 років – 37%, а понад 40 років – 11%. Така структура парку створює загрозу зриву перевезень у промислових галузях, що може призвести до додаткових витрат державного бюджету та уповільнення економічного зростання [6,7].

Резерви пропускної спроможності практично вичерпані, а через критичний рівень зношеності пасажирського рухомого складу існує ризик скорочення обсягів пасажирських перевезень і, відповідно, зниження мобільності населення.

Ситуацію ускладнює монопольне становище «Укрзалізниці». В умовах відсутності реальної конкуренції ринок залізничних перевезень фактично не сформований. Державне регулювання тарифів на пасажирські перевезення, особливо соціально значущі, часто не покриває реальних витрат. Вантажні перевезення мають окремі ринкові елементи, проте й надалі залишаються залежними від державної політики.

Ключові проблеми, що потребують вирішення:

- збільшення пропускної спроможності залізничної мережі України;
- оновлення та модернізація основних фондів;
- технічна та технологічна відсталість українських залізниць від європейських залізниць;
- недостатність власних джерел для оновлення основних фондів, відсутність державної підтримки інноваційного розвитку залізничного сектору та низький рівень інвестиційної привабливості з точки зору залучення інвестицій, що призводить до крайньої фізичної зношеності та невідповідності технічного оснащення залізниць сучасним вимогам;
- недостатній рівень конкуренції на ринку надання транспортних послуг та невідповідність європейським вимогам доступу до ринку транспортних послуг;
- необхідність реформування «Укрзалізниці», забезпечення прозорості її діяльності шляхом формування вертикально інтегрованої системи управління компанією, побудови її діяльності відповідно до принципів, задекларованих у директивах ЄС;
- виконання залізницями суспільно-соціальних функцій (перевезення пільгових пасажирів, утримання малодіяльних збиткових ліній) у поєднанні з регульованими державою низькими тарифами на пасажирські перевезення та відсутністю дієвого механізму компенсації збитків від надання суспільно важливих послуг суттєво обмежує можливості технічної та технологічної модернізації залізниць, призводить до перехресного фінансування збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних, що суперечить вимогам директив ЄС.

Аналіз готовності України приєднатися до європейського ринку залізничних перевезень охоплює стратегічні ініціативи країни щодо модернізації залізничної інфраструктури відповідно до стандартів Європейського Союзу.

Процес розвитку та інтеграції українського залізничного законодавства до стандартів ЄС відбувається в умовах складного історичного контексту та поступового руху країни в напрямі європейської інтеграції. Спадщина радянської системи, що використовувала колію шириною 1 520 мм, створила значні виклики для гармонізації української інфраструктури та нормативної бази з європейськими вимогами.

Важливу роль у цьому процесі відіграє *Агентство ЄС з питань залізниць (ERA)*, яке надає експертну та технічну підтримку з адаптації українських стандартів до норм ЄС [10]. Зокрема, у 2023 р. було підписано адміністративну угоду між Міністерством розвитку громад, територій та інфраструктури України та ERA. Цей документ став важливим етапом на шляху до відповідності європейським стандартам, оскільки передбачає систематизований обмін інформацією щодо безпеки, інтероперабельності та законодавчого забезпечення у сфері залізничних перевезень. Для реалізації угоди сторони домовилися створити керівний комітет, який визначатиме пріоритети та координуватиме практичні кроки. Такі кроки є важливим етапом адаптації української залізничної системи до європейських вимог як у технічному, так і в законодавчо-нормативному вимірі.

Паралельно уряд України працює над імплементацією європейського законодавства у сфері залізничного транспорту. Законопроекти охоплюють положення про нову модель ринку перевезень, регламентують діяльність операторів і власників рухомого складу, забезпечують рівний доступ до інфраструктури та передбачають створення системи управління безпекою відповідно до вимог ЄС [11]. Такі законодавчі зміни мають ключове значення для глибшої інтеграції України до транспортної системи Європейського Союзу. Вони формують основу для подальших регуляторних реформ у секторі,

сприяють розвитку конкурентного ринку залізничних перевезень та закладають підґрунтя для технічної гармонізації з європейськими партнерами.

Реформування АТ «Укрзалізниця» передбачає поступову адаптацію інфраструктури до вимог *Європейської системи управління залізничним рухом (ERTMS)*, головною метою якої є забезпечення безпечної та безперервної роботи на міжнародних маршрутах [12]. Український уряд за підтримки експертів ЄС зосереджує увагу на обміні досвідом і впровадженні найкращих практик у сфері сертифікації, технічного обслуговування рухомого складу та взаємного доступу до інфраструктури. Важливим елементом цього процесу є розробка нового закону «Про залізничний транспорт», який має наблизити національне законодавство до європейських стандартів. Він визначатиме засади технічного регулювання, умови введення в експлуатацію підсистем залізничного транспорту та впроваджуватиме європейські підходи до утримання й обслуговування рухомого складу. Також передбачається створення навчальних центрів для машиністів, що сприятиме підвищенню рівня безпеки й професійної підготовки.

Важливо, що європейська транспортна політика акцентує увагу на *екологічності та сталому розвитку*. Прийнятий у 2021 р. план дій з розвитку пасажирських і транскордонних залізничних перевезень ставить за мету модернізацію інфраструктури та збільшення пропускної спроможності високошвидкісних магістралей. ЄС планує подвоїти обсяги високошвидкісних перевезень до 2030 р. та потроїти їх до 2050 р., що демонструє відданість концепції «зеленого» транспорту [13,14]. Додатково ухвалені регламенти щодо зменшення залізничного шуму та контролю викидів підкреслюють екологічні пріоритети ЄС у цій сфері.

Реструктуризація залізничної інфраструктури України здійснюється під впливом різних світових моделей управління, насамперед європейської та американської. *Європейська модель* ґрунтується на розмежуванні функцій управління інфраструктурою та проведення залізничних операцій, при цьому інфраструктура зазвичай залишається у державній власності. *Американська*

модель, навпаки, передбачає вертикальну інтеграцію, коли і інфраструктура, і перевезення знаходяться під контролем одного суб'єкта, найчастіше приватної компанії.

Ця відмінність стала ключовою у процесі реформування залізничної галузі України, оскільки країна, відповідно до Угоди про асоціацію з ЄС, орієнтується саме на європейський підхід. У рамках цього переходу Європейський Союз започаткував низку програм підтримки українського залізничного сектору, що набули особливого значення в умовах сучасних викликів. Важливим напрямом співпраці є технічна допомога Європейського інвестиційного банку (ЄІБ), який працює спільно з українськими органами влади та АТ «Укрзалізниця» з метою підвищення рівня безпеки перевезень та забезпечення сумісності української інфраструктури з європейськими стандартами [15].

Україна у 2024 р. повідомила про виконання лише 54% своїх зобов'язань за Угодою про асоціацію (УА) у транспортному секторі, який включає залізничний транспорт, що є помітним покращенням порівняно з 44% у 2022 р. Повільний прогрес у виконанні зобов'язань на залізничному транспорті пояснюється недостатньою координацією між органами влади, обмеженими фінансовими ресурсами та хронічною нестачею персоналу в установах, відповідальних за євроінтеграцію.

Повна імплементація директив ЄС у сфері залізничного транспорту для України залишається складним завданням. Найбільші труднощі зберігаються у сфері створення конкурентного ринку залізничних перевезень, що є однією з ключових вимог Угоди про асоціацію.

Незважаючи на прогрес, залишаються виклики у досягненні повної відповідності стандартам ЄС (табл. 2). Україна стикається зі значними проблемами у приведенні свого залізничного законодавства у відповідність до стандартів ЄС, насамперед через історичні прогалини у дотриманні законодавства та інституційні недоліки. Перспективи українського залізничного сектору також залежатимуть від міжнародної співпраці та

допомоги. ЄС та Україна встановили рамки співпраці, спрямовані на зміцнення потенціалу для запобігання конфліктам та посткризового відновлення, що є надзвичайно важливим у нинішніх умовах [16]. Таким чином, інтеграція України в транспортну мережу ЄС залишається стратегічним пріоритетом, сприяючи збільшенню торговельних потоків та покращенню транспортного сполучення між Україною та європейськими ринками.

Останніми роками Україна активно реалізує проекти з оновлення залізничної системи, включаючи будівництво ділянок стандартної колії та створення нових логістичних хабів, що дозволяє підвищити пропускну спроможність та ефективність вантажних перевезень [17,18]. Це свідчить про стратегічний курс на зближення з технічними стандартами та управлінськими практиками ЄС у сфері залізничного транспорту.

Таблиця 2. Виклики для інтеграції в Європейський ринок залізничних перевезень

Сфера	Проблемні питання	Поточний стан
Законодавча відповідність	Низький рівень виконання зобов'язань за УА	Виконано лише 54% зобов'язань у транспортному секторі
Інституційна спроможність	Недостатня координація між органами влади	Потребує покращення
Кадрове забезпечення	Хронічна нестача кваліфікованого персоналу	Критичний рівень
Технічна сумісність	Несумісність інфраструктури та рухомого складу	Потребує значних інвестицій
Фінансова прозорість	Недостатнє впровадження правил фінансової прозорості	В процесі розробки
Конкурентний ринок	Збереження монополістичних структур	Потребує лібералізації
Безпека	Неповна відповідність вимогам безпеки ЄС	Частково впроваджено
Сертифікація	Відсутність повноцінної системи сертифікації	В процесі розробки
Регуляторні органи	Недостатня незалежність регуляторних органів	Потребує реформування
Доступ до інфраструктури	Обмежений недискримінаційний доступ	Потребує реформування

Джерело: складено авторами

З технічної точки зору, інтеграція до європейського простору потребує гармонізації стандартів відповідно до Директиви ЄС 2016/797 та впровадження Технічних специфікацій інтероперабельності (TSI) [19, 23]. Основні вимоги, що містяться в TSI, включають:

- *Безпека*: Забезпечення відповідності компонентів, таких як гальма, суворим стандартам безпеки.
- *Надійність і доступність*: Регулярний моніторинг і технічне обслуговування основних компонентів необхідні для підтримки експлуатаційної цілісності.
- *Здоров'я та захист навколишнього середовища*: Необхідно враховувати вплив залізничних операцій на здоров'я людей та навколишнє середовище.
- *Технічна сумісність*: Підсистеми повинні ефективно працювати одна з одною.
- *Доступність*: Залізничні послуги повинні бути розроблені таким чином, щоб вміщати всіх пасажирів, в тому числі людей з інвалідністю.

Особливого значення набувають TSI у сфері управління, контролю та сигналізації, які формують правову основу для функціонування Європейської системи управління залізничним рухом (ERTMS). Вони деталізують технічні параметри підсистем та інтерфейсів і передбачають підготовку Національних планів впровадження (НПВ), які визначають стратегію країн-членів щодо досягнення відповідності стандартам ЄС [20].

Сумісність української залізничної інфраструктури зі стандартами ЄС є важливим фактором інтеграції до загальноєвропейської мережі. Впровадження європейської системи управління рухом (ERTMS/ETCS) - один із прикладів гармонізації безпекових стандартів, який підвищить рівень безпеки, зменшить ризики аварій та забезпечить уніфікацію українських залізниць із мережею TEN-T. Для її реалізації в Україні потрібні масштабні інвестиції та глибока модернізація інфраструктури.

Процес гармонізації включає також оцінку відповідності компонентів, яка регламентує умови виходу продукції на ринок і передбачає механізми усунення невідповідностей. Такі заходи мають ключове значення не лише для досягнення технічної сумісності з ЄС, а й для підвищення рівня безпеки та надійності української залізничної системи.

Однак численні відмінності у системах сигналізації та захисту поїздів в Україні залишаються серйозною перешкодою на шляху до повної інтероперабельності. Для вирішення цих проблем потрібні значні фінансові ресурси, стратегічне планування та комплексна державна політика, спрямована на узгодження українських стандартів із європейськими.

Аналіз сумісності української залізничної інфраструктури до стандартів ЄС виявив кілька суттєвих проблем, які перешкоджають безперешкодній інтеграції: проблеми сумісності рухомого складу, повільні законодавчі та оперативні ініціативи, проблеми сумісності інфраструктури.

Однією з основних проблем є існування декількох *несумісних систем безпеки руху поїздів*, що є бар'єром на шляху до інтероперабельності. Європейський Союз ініціював створення Європейської системи управління рухом з метою уніфікації захисту поїздів у країнах-членах. Цей проект розпочався у відповідь на Директиву ЄС 96/48/ЄС, спрямовану на створення узгодженої системи безпеки по всій Європі [21]. Однак різні технічні специфікації та вимоги між українськими та європейськими системами ускладнюють процес.

Також однією з серйозних перешкод є *різниця в ширині колії*. У той час як більшість залізниць в Європі експлуатуються на стандартній колії шириною 1435 мм, Україна використовує шир. колію шириною 1520 мм, яка також поширена в деяких країнах Східної Європи. Ця невідповідність не тільки впливає на фізичну сумісність рухомого складу, але й вимагає складних технологічних рішень, таких як автоматичні системи зміни колії, для забезпечення більш плавного переходу між різними залізничними мережами.

Директива встановлює конкретні процедури для розміщення сумісних компонентів і систем на ринку, включаючи вимоги щодо відповідності або придатності до використання, а також вирішення питань невідповідності основним вимогам [22]. Українські залізничні оператори повинні орієнтуватися в цих нормативних документах, забезпечуючи при цьому відповідність суворим стандартам ЄС, що може бути ресурсомістким і технічно складним завданням.

Крім того, TSI вимагають регулярного перегляду для усунення будь-яких недоліків, що підкреслює безперервний характер дотримання та адаптації для всіх зацікавлених сторін. Необхідність постійного вдосконалення є особливо важливою для України, оскільки вона прагне модернізувати свою залізничну інфраструктуру відповідно до стандартів інтероперабельності ЄС, одночасно усуваючи існуючі прогалини.

Інтеграція залізничної інфраструктури України до стандартів ЄС створює як можливості, так і виклики. Основні проблеми включають відмінності в технічних специфікаціях, таких як ширина колії та системи сигналізації, які ускладнюють транскордонні операції та збільшують експлуатаційні витрати.

На сьогоднішній день ситуація в Україні, змінила геополітичний ландшафт ЄС, що спонукало Європейську Комісію внести зміни до Транс'європейської транспортної мережі, включивши до неї Україну та Молдову. Ця зміна зробила сумісність із сусідніми країнами ще більш важливою, особливо у світлі нагальних гуманітарних та логістичних потреб.

Європейська Комісія зробила кроки для сприяння інтеграції України в систему TEN-T, включаючи плани будівництва транскордонних залізничних ліній стандартної колії. Фінансова підтримка в рамках програми «Connecting Europe» спрямована на вирішення пріоритетних інфраструктурних завдань та посилення інтероперабельності між залізничними мережами ЄС та України [23]. Це фінансування є важливим для реалізації стратегій, які покращують експортні можливості та підвищують загальну стійкість транспортної мережі.

«Укрзалізниця» та USAID підписали меморандум про модернізацію залізничної лінії від Мостиськ до Львова та інтеграцію в Транс'європейську

мережу TEN-T. Це дасть змогу збільшити експортну спроможність України, покращити пасажирське сполучення та створити альтернативні маршрути для вантажоперевезень до ЄС. USAID надає значну підтримку, надаючи Україні технічну та фінансову допомогу [24].

Також Українська та Польська залізниці (Укрзалізниця і PKP) досягли угоди про розвиток інтермодальних маршрутів між Азією та Європою. На виставці InnoTrans 2024 сторони обговорили поліпшення пропускної спроможності та інфраструктури на українсько-польських прикордонних переходах, що дасть змогу збільшити транспортування вантажів через Центральну та Східну Азію до ЄС. Ця співпраця спрямована на зміцнення транзитного потенціалу України, розширення маршрутів і створення нових сервісів [13].

Залізничний сектор України також стикається з фінансовим тиском, а заплановані витрати відображають необхідність адаптації до зростаючих операційних витрат та оптимізації тарифів для більшої прозорості та узгодження з європейськими моделями. Потенціал збільшення доходів від вантажних перевезень залежить від успішної інтеграції українських залізниць до мережі ЄС, що забезпечить значні економічні вигоди в довгостроковій перспективі.

Доступ до фінансування ЄС можна отримати через різні канали, включаючи гранти, бюджетну підтримку, фінансові інструменти та операції зі змішаного фінансування. Регламент ЄС 2024/792 Європейського Парламенту та Ради від 29 лютого 2024 р. про заснування Фонду для України. Ця фінансова підтримка покликана сприяти реалізації Плану «Україна», який окреслює реформи та інвестиції, необхідні для досягнення відповідності стандартам ЄС у залізничному секторі [25]. Загальна сума щомісячної підтримки, доступної в рамках цієї програми, обмежена 1,5 млрд євро, що підкреслює зобов'язання ЄС допомагати Україні на цьому перехідному етапі.

На додаток до фінансування з боку ЄС, Україна вивчає можливості партнерства з міжнародними фінансовими організаціями, такими як

Європейський банк реконструкції та розвитку. Наприклад, нещодавня кредитна угода з «Укрзалізницею» на суму 200 млн євро спрямована на підвищення пропускної спроможності залізничних пунктів перетину кордону та модернізацію рухомого складу [16]. Сполучені Штати, Нідерланди та Франція також висловили наміри спільно фінансувати ці ініціативи, що ілюструє спільний підхід до фінансування зусиль України з модернізації залізниці.

Інфраструктурні проекти є ключовим фокусом, особливо ті, що спрямовані на модернізацію та розширення залізничного сполучення з країнами-членами ЄС. Перший конкурс заявок в рамках програми «Connecting Europe Facility» дозволив Україні подати проекти з будівництва автомобільних та залізничних пунктів перетину кордону, підкресливши важливість підвищення інтегрованості та ефективності на пунктах перетину кордону [16]. Ці проекти не лише передбачають модернізацію існуючих залізничних ліній, але й мають на меті впорядкувати операції на критично важливих вузлах, таких як Ягодин та Мостиська, що сприятиме кращому сполученню з Європою.

Для забезпечення прозорості та підзвітності у використанні коштів ЄС одержувачі повинні підтверджувати походження фінансування та сприяти його видимості за допомогою відповідного брендингу. Крім того, у фінансових угодах будуть визначені конкретні вимоги до звітності, які Україна повинна виконувати, щоб продемонструвати відповідність умовам, встановленим ЄС [25].

Оскільки Україна продовжує долати складнощі війни та економічного відновлення, стратегічний розвиток залізничної інфраструктури залишається надзвичайно важливим. Основна увага приділяється модернізації існуючих систем та приведенню їх у відповідність до стандартів ЄС з метою підвищення інтегрованості та ефективності перевезень. Інвестиції потрібні не лише для відновлення інфраструктури, але й для розвитку ефективних та інтегрованих транспортних сполучень, що відповідає політиці Транс'європейської транспортної мережі [26].

Перспективні завдання щодо входження України до ринку залізничних перевезень ЄС охоплюють комплексний порядок денний, спрямований на модернізацію та приведення залізничної системи країни у відповідність до стандартів ЄС. У рамках своїх інтеграційних зусиль Україна ініціювала амбітні проекти розвитку залізниці вартістю близько 4,5 млрд євро, спрямовані на узгодження своєї інфраструктури з Транс'європейською транспортною мережею до 2030 р. [63]. Укладення угод з Агентством Європейського Союзу з питань залізниць сприяло наданню технічної підтримки та експертизи, необхідних для гармонізації залізничної безпеки, інтероперабельності та законодавчих стандартів між Україною та ЄС. Ця співпраця розглядається як важливі кроки на шляху до подолання історичних бар'єрів, що перешкоджали повній інтеграції України до європейського ринку залізничних перевезень [27].

Розвиток залізничного транспорту в Європі та його інтеграція з транспортними системами сусідніх країн, включаючи Україну, набувають все більшого значення в контексті завдань *сталого розвитку, декарбонізації та цифровізації*. Вступ України до європейського ринку залізничних перевезень пов'язаний із необхідністю адаптації інфраструктури, нормативно–правової бази та технологій для відповідності стандартам Європейського Союзу. Реформи охоплюють 69 конкретних ініціатив та 10 інвестицій у різних секторах, включаючи енергетику, сільське господарство та транспорт. Вони спрямовані на покращення врядування, посилення управління державними фінансами та підвищення загальної спроможності адміністрації [28].

Однією з першочергових цілей є модернізація залізничної інфраструктури на заході України. Ця трансформація має на меті збільшити пропускну здатність залізничних ліній, що з'єднують Україну з ЄС, створюючи логістичні хаби, які можуть ефективно обробляти залізничні операції з перевалки вантажів [17]. Створення великого хабу в Сквилові разом із залізничним сполученням стандартної колії з Польщею та Румунією є ключовим аспектом цього плану.

Для того, щоб сприяти наближенню України до норм ЄС, запропоновані реформи також зосереджуються на гармонізації законодавства з нормативно–

правовою базою ЄС. Це включає реформи у сфері державних закупівель та транспорту для забезпечення відповідності стандартам ЄС, що матиме важливе значення для майбутніх переговорів про вступ до ЄС. Впровадження норм, що захищають інвесторів, в рамках лібералізації ринку залізничних перевезень також є важливим для залучення інвестицій та забезпечення конкурентних операцій у секторі.

Декарбонізація залізничного транспорту відіграє ключову роль у досягненні цілей ЄС у рамках програми «Зелений курс» (European Green Deal). ЄС прагне скоротити викиди парникових газів на 55% до 2030 р. та досягти вуглецевої нейтральності до 2050 р. Україна, як потенційний учасник ринку ЄС, має враховувати такі аспекти:

- *Електрифікація залізниць*: В Україні понад 50% залізничної мережі вже електрифіковано, але потрібна модернізація існуючої інфраструктури для підвищення її енергоефективності.

- *Використання відновлюваних джерел енергії (ВДЕ)*: Використання сонячної, вітрової та інших видів енергії для роботи станцій та електровозів може стати одним із рішень.

- *Оптимізація вантажоперевезень*: Збільшення частки залізничних вантажоперевезень як екологічно чистого виду транспорту проти автомобільним.

Цифровізація залізничного транспорту є ключовим елементом інтеграції України до європейського ринку залізничних перевезень. Основні завдання включають:

- *Створення єдиної цифрової системи управління перевезеннями*: Впровадження стандартів ЄС для обміну даними між операторами та управління логістикою.

- *Автоматизація та безпека*: Використання технологій Інтернету речей (IoT), штучного інтелекту та великих даних для підвищення безпеки та ефективності перевезень.

- Розвиток систем білінгу та клієнтського сервісу: Впровадження європейських стандартів цифрових платформ для пасажирів та вантажовідправників.

Незважаючи на значні можливості для зростання завдяки запропонованим реформам, залишаються виклики, особливо щодо завершення комплексних реформ без чіткої перспективи членства в ЄС. Для ефективного просування цих реформ необхідна фінансова підтримка та краще розуміння процесу інтеграції.

Україна активно налагоджує стратегічне партнерство з метою посилення своєї інтеграції до європейського ринку залізничних перевезень. Зокрема, співпраця з Агентством США з міжнародного розвитку (USAID) передбачає підписання важливого Меморандуму про взаєморозуміння, спрямованого на розвиток 75-кілометрової ділянки двоколійної залізниці, яка з'єднає Львів з Транс'європейською транспортною мережею. Ця інвестиція у розмірі 225 мільйонів доларів США є важливим кроком у зміцненні експортної інфраструктури України, особливо для сільськогосподарської продукції, що сприятиме відновленню та зростанню всередині країни [29].

Крім того, Європейський інвестиційний банк (ЄІБ) посилив свої зобов'язання перед Україною, підписавши новий меморандум про взаєморозуміння, який наголошує на співпраці в різних секторах. Виділивши 560 млн євро на поточні проекти у 2024 р., ЄІБ має намір підтримати важливі державні сектори, такі як житлове будівництво, енергетика та транспортна інфраструктура. Ця угода також підкреслює важливість посилення підтримки зростання приватного сектору через інструменти фінансування та розподілу ризиків, що дасть змогу місцевим фінансовим посередникам забезпечити критично важливий доступ до фінансування для малих та середніх підприємств. Роль ЄІБ ще більше посилюється його участю в Українському фонді ЄС у розмірі 50 млрд євро та зобов'язанням виділити 100 млн євро на консультаційні послуги. Завдяки таким ініціативам, як «ЄС для України» (EU4U), ЄІБ прагне прискорити свою діяльність у співпраці з інституціями ЄС, країнами-членами та міжнародними партнерами, тим самим посилюючи економічну та соціальну

стійкість України. Крім того, стратегічне партнерство поширюється на ширший контекст Європейського Союзу, де тривають дискусії щодо потенційного членства України. Ці розмови охоплюють поетапний процес узгодження, який може змінити позицію України в ЄС та посилити її інтеграцію в європейський ринок, включаючи залізничні перевезення. Використовуючи ці стратегічні партнерства, Україна працює над модернізацією своєї залізничної інфраструктури та приведенням своїх стандартів у відповідність до стандартів ЄС, сприяючи тим самим більш тісній інтеграції в європейську транспортну мережу.

Перспективи приєднання України до ринку залізничних перевезень ЄС пов'язані на значних інвестиціях у свою залізничну інфраструктуру в рамках стратегії інтеграції до ринку залізничних перевезень Європейського Союзу. Акцент на модернізацію включає будівництво 22 кілометрів колії відповідно до європейських стандартів, з бюджетом проекту 34,2 млн євро, за підтримки 50% гранту від програми ЄС «Connecting Europe» [30].

Для подальшого розвитку залізничних потужностей Україна прагне збільшити пропускну спроможність на пунктах перетину кордону з ЄС за рахунок збільшення адміністративного персоналу та модернізації обладнання [31]. Це не лише підвищить операційну ефективність, але й забезпечить легший доступ до основних розподільчих пунктів ЄС, таких як пункти на Адріатичному та Балтійському морях. Забезпечення безперешкодного трансферу та прямих пасажирських маршрутів сприятиме безперебійній логістиці та просуванню України як надійного торговельного партнера для країн ЄС.

Інтеграція залізничної мережі України в європейську структуру є не лише питанням логістики, але й потребує потужної політичної підтримки. Ініціативи з продажу ключових проектів політикам будуть важливими для забезпечення необхідного фінансування та підтримки цих зусиль.

Щоб був ринок, діяв закон конкуренції, формувався ринковий тариф треба зробити:

- *Розділення власності.* Необхідно відокремити власність на залізничну інфраструктуру від власності на рухомий склад. Тобто, створити незалежного оператора інфраструктури, який надаватиме послуги доступу до колій на недискримінаційних умовах для всіх перевізників;
- *Спрощення доступу на ринок.* Зменшити регуляторні бар'єри для нових гравців, спростити процедури отримання ліцензій та дозволів;
- *Прозорість та відкритість.* Забезпечити повну прозорість та відкритість інформації про тарифи, умови доступу до інфраструктури та результати тендерів;
- *Ефективна антимонопольна політика.* Посилити контроль за дотриманням антимонопольного законодавства та запобігати зловживанням домінуючим становищем;
- *Стимулювання інвестицій.* Створити сприятливі умови для інвестицій у розвиток залізничної інфраструктури та рухомого складу;
- *Розвиток логістики.* Інтегрувати залізничний транспорт в єдину логістичну систему та стимулювати мультимодальні перевезення;
- *Підтримка конкуренції.* Забезпечити рівні умови конкуренції для всіх учасників ринку.

Розвиток конкуренції сприятиме збільшенню обсягів перевезень та підвищенню ефективності використання залізничної інфраструктури, також конкурентне середовище стимулюватиме впровадження нових технологій та інновацій. Можливо конкуренція між перевізниками призведе до зниження тарифів на перевезення, також перевізники будуть змушені покращувати якість своїх послуг, щоб залучити клієнтів.

Модернізація залізничної інфраструктури України відкриває можливості для покращення сполучення та ефективності, але водночас створює стратегічні ризики для країн ЄС. Занепокоєння щодо несприятливих конкурентних умов для сусідніх країн через нижчу вартість робочої сили та операційних витрат в Україні може створити напруженість на ринку залізничних перевезень ЄС. Тому ретельне планування та врахування наслідків для існуючих залізничних

галузей у сусідніх державах мають вирішальне значення, оскільки Україна прагне зміцнити свої позиції в європейському транспортному ландшафті.

Ключовими напрямки розвитку інфраструктури є: стратегічні рамки, транскордонне співробітництво, ініціативи зі сталої мобільності, нарощування потенціалу та навчання, інвестиції в інфраструктуру та зв'язок. Розглянемо більш детально.

➤ *Стратегічні засади розвитку.* Розвиток залізничної інфраструктури України визначається комплексною Стратегією та Планом дій, які спрямовані на реформування управління проєктним циклом відповідно до державної політики та положень Угоди про асоціацію з ЄС. Документ включає 26 ключових заходів, серед яких – удосконалення управління інфраструктурою та покращення транспортного сполучення, з особливим акцентом на транскордонні регіони [32]. Прийняття цієї Стратегії є необхідною умовою для ефективної імплементації реформ і підвищення потенціалу транспортного сектору.

➤ *Транскордонне співробітництво.* Розвиток української залізничної системи нерозривно пов'язаний із транскордонними проєктами, які забезпечують сталу мобільність та сприяють економічному зростанню. Європейський парламент підкреслює важливість такої співпраці для розв'язання глобальних викликів – зміни клімату та раціонального використання ресурсів [33]. Інфраструктурні проєкти в прикордонних регіонах покликані підвищити транспортну доступність і якість життя населення.

➤ *Орієнтація на сталу мобільність.* Відповідно до стратегій ЄС, Україна має впроваджувати принципи сталої та розумної мобільності у транспортному секторі, особливо в залізничних перевезеннях. План дій ЄС передбачає усунення бар'єрів, таких як надмірне національне регулювання чи проблеми цифровізації, що перешкоджають розвитку транскордонних перевезень [34]. Реалізація цих заходів сприятиме досягненню цілей ЄС у сфері кліматичної політики та «зеленого» транспорту.

➤ *Підвищення компетенцій та інституційної спроможності.* Важливим елементом реалізації Стратегії є навчання та підвищення кваліфікації учасників транспортного сектору. Реалізуються освітні заходи, спрямовані на підготовку спеціалістів до використання сучасних методів оцінки інфраструктурних проєктів [32]. Це дозволяє підвищити якість управління та забезпечити ефективність міжнародної співпраці.

➤ *Інвестиційні потреби та соціально-економічний ефект.* Європейський парламент наголошує на необхідності значних інвестицій у модернізацію інфраструктури, особливо у слабо розвинених регіонах. Покращення транспортних сполучень сприяє не лише розвитку торгівлі та мобільності, а й соціально-економічному зростанню транскордонних громад [33].

➤ *Участь у програмах ЄС.* Інтеграція України у європейські інфраструктурні ініціативи є ключовим напрямом розвитку транспортної галузі. Особливе значення має участь у програмі «Механізм Сполучення Європи» (CEF), яка довела свою ефективність у модернізації прикордонних інфраструктурних об'єктів [35]. У бюджетному періоді 2021–2027 рр. особлива увага приділяється фінансуванню проєктів транскордонного співробітництва, що відкриває для України нові можливості у сфері інтеграції та розвитку регіонів.

З безпекового погляду, інтеграція відкриває для України нові можливості:

- посилення транзитної ролі у Чорноморсько-Балтійському регіоні;
- створення альтернативних маршрутів для експорту та імпорту в обхід зон конфлікту;
- розвиток критичної інфраструктури, здатної витримати гібридні загрози та кібератаки;
- участь у європейських програмах фінансування та безпеки, зокрема у межах ініціативи CEF з кіберзахисту транспортних систем.

Перспективи розвитку залізничних перевезень у цьому контексті зумовлюють необхідність інтенсивної модернізації рухомого складу,

технічного переоснащення вузлових станцій та розвитку мультимодальних логістичних центрів на кордоні з ЄС. Важливою є також цифровізація процесів управління, яка дозволить забезпечити прозорість перевезень і підвищить контроль за безпекою.

Інтеграція України до європейського транспортного простору у сфері залізничних перевезень відкриває нові маркетингові перспективи, пов'язані з розширенням ринків, підвищенням конкурентоспроможності та формуванням нової моделі позиціонування українських перевізників на міжнародній арені.

Передусім, слід відзначити, що гармонізація технічних стандартів і нормативної бази з вимогами ЄС створює умови для виходу українських залізничних операторів на ринок транскордонних перевезень, де попит на якісні та надійні логістичні послуги постійно зростає. Це формує нові можливості для диверсифікації пропозиції, орієнтації на міжнародні вантажопотоки та залучення клієнтів із сегментів, які раніше обслуговувалися переважно європейськими компаніями.

З маркетингової точки зору, ключовим завданням є *брендинг українських перевізників* як надійних партнерів у системі європейських логістичних мереж. Використання сучасних інструментів маркетингових комунікацій, цифрових платформ і CRM-систем дозволить підвищити рівень довіри до української залізничної інфраструктури та створити позитивний імідж у міжнародному середовищі.

Особливе значення має *стратегія позиціонування транзитного потенціалу України*. Завдяки географічному розташуванню країна може стати ключовим логістичним коридором між ЄС, Чорноморським регіоном та країнами Азії. Це дає змогу залізничним операторам просувати Україну як ефективний транспортний хаб, що здатний забезпечити конкурентні переваги у вартості, швидкості та безпеці перевезень.

Крім того, інтеграція до європейського простору сприяє впровадженню принципів *«зеленої логістики»*, що відповідає сучасним маркетинговим трендам у ЄС. Екологічність та енергоефективність залізничних перевезень

можуть бути використані як вагомий аргумент у просуванні послуг на європейському ринку, підвищуючи привабливість України як партнера у сфері сталого транспорту.

Висновки та перспективи подальших розвідок у даному напрямі.

Інтеграція України до європейського транспортного простору є стратегічним напрямом розвитку національної економіки, що забезпечує модернізацію інфраструктури, підвищення конкурентоспроможності та створення нових можливостей для виходу на міжнародні ринки. Гармонізація технічних стандартів, зокрема впровадження вимог TSI та Європейської системи управління залізничним рухом (ERTMS), є необхідною умовою забезпечення інтероперабельності й ефективного функціонування української залізничної системи в межах європейської мережі.

Маркетингові перспективи інтеграції пов'язані з формуванням позитивного бренду українських перевізників, просуванням транзитного потенціалу України як логістичного хабу між ЄС та Азією, а також із використанням сучасних цифрових технологій для підвищення довіри та зручності клієнтів. Логістичні переваги інтеграції полягають у підвищенні пропускної спроможності, розвитку транскордонних перевезень, створенні логістичних хабів та впровадженні принципів «зеленої логістики», що відповідає сучасним вимогам сталого розвитку та кліматичної політики ЄС. У контексті міжнародної безпеки інтеграція залізничного транспорту України до європейського простору сприяє зміцненню стійкості інфраструктури, диверсифікації маршрутів постачання та розвитку критичних логістичних коридорів, що є особливо важливим в умовах воєнних загроз і гібридних викликів. Для досягнення повноцінної інтеграції необхідні значні інвестиції, стратегічне планування та міжнародна співпраця, зокрема у рамках програм ЄС, таких як «Механізм Сполучення Європи» (CEF), які відкривають нові можливості фінансування інфраструктурних проєктів. Комплексне поєднання маркетингових, логістичних та безпекових підходів до розвитку залізничного транспорту дозволить Україні сприяти зміцненню позицій України у

глобальних транспортних мережах, розвитку міжнародної торгівлі та забезпеченню сталого економічного зростання.

Таким чином, інтеграція України в європейський транспортний простір у сфері залізничних перевезень має подвійний ефект: економічний — у вигляді зміцнення конкурентоспроможності та доступу до інвестицій, і безпековий — через формування стійкої, надійної та сумісної із ЄС транспортної інфраструктури. Це створює основу для розвитку України як ключового логістичного хабу Східної Європи. Перспективами подальших розвідок у даному напрямі є дослідження щодо маркетингово-логістичних аспектів інтеграції України до європейського автомобільного простору.

Література

1. Шандер О. Е. Основні правові аспекти розвитку залізничної галузі України. Сучасні проблеми правового, економічного та соціального розвитку держави, 2019. №8. С. 203–206. URL: <https://doi.org/10.18664/ikszt.v0i1.51739> (дата звернення 10.08.2025).

2. Бараш Ю. С., Чаркіна Т. Ю. Стратегія управління реформуванням залізничним транспортом України. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2016. № 53. С. 24–30. URL: <https://doi.org/10.18664/338.47:338.45.v0i53.73374> (дата звернення 19.08.2025).

3. Стрілець А. І., Реброва А. Ю. Євроінтеграція як стратегічний напрямок розвитку залізничного транспорту України. *Збірник наукових праць Державного економіко–технологічного університету транспорту. Сер. : Економіка і управління*. 2013. №26. С. 128–133. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpdetut_eiu_2013_26_19 (дата звернення 19.08.2025).

4. Чудомех І. О. Стратегічне управління залізничним транспортом України. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2015. № 52. С. 187–190. URL: <https://doi.org/10.18664/338.47:338.45.v0i52.61704> (дата звернення 19.08.2025).

5. Solina K., Abramovič B. Effects of Railway Market Liberalisation: European Union Perspective. *Sustainability*, 2022. №14. С. 1–15. URL: <https://doi.org/10.3390/su14084657> (дата звернення 29.00.25).

6. Інформація про Українські залізниці. Міністерство розвитку громад та територій України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukrainski-zaliznici.html> (дата звернення 05.09.2025).

7. Транспорт. Державна служба статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення 08.09.2025).

8. Офіційний сайт Міністерства розвитку громад та територій України. Статистичні дані по АТ «Укрзалізниця» за 2023-2024 роки. URL: <https://mindev.gov.ua/diialnist/napriamy/zaliznychnyi-transport/statystychni-dani-pro-ukrainsku-zaliznytsiu/statystychni-dani-po-at-ukrzaliznytsia-za-2023-2024-roky> (дата звернення 11.09.2025).

9. Риженкова О. Доповідь VI Міжнародної Конференції «Залізниці України: розвиток та інвестиції – 2024» в Києві на тему «Вантажні перевезення в Україні». Метал-Кур'єр, 20 лютого 2024 р. URL: <https://ukrvantage.com/railage/dopovidi-vi-mizhnarodnoi-konferentsii-zaliznytsi-ukrainy-rozvytok-ta-investytsii-2024> (дата звернення 14.08.2025).

10. Integration of Ukrainian railways into the EU: Memorandum signed with the European Railways Agency. UA–EU, 2024. URL: <https://eu-ua.kmu.gov.ua/en/news/integratsiya-ukrayinskoyi-zaliznytsi-do-yes-pidpysano-memorandum-z-yevropejskym-zaliznychnym-agentstvom/> (дата звернення 13.08.2025).

11. The government has approved the introduction of a new model of the rail transportation market in Ukraine. Tridge, 2024. URL: <https://www.tridge.com/news/the-government-has-approved-the-introduction-xrkysp> (дата звернення 17.08.2025).

12. Ukrzaliznytsia and ERA Sign Cooperation Memorandum for Rail Safety. Railway supply, 2024. URL: <https://www.railway.supply/en/ukrzaliznytsia-and-era-sign-cooperation-memorandum-for-rail-safety/> (дата звернення 08.08.2025).

13. D. Yablonovskyy Liberalization of the railway market in Ukraine. Lessons learned from the EU countries. CES, 2019. URL: <https://ces.org.ua/en/what-are-the-prospects-of-mutual-opening-of-rail-freight-markets-between-ukraine-and-the-eu/> (дата звернення 01.09.2025).

14. Rail transport. Fact Sheets on the European Union. URL: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/130/rail-transport> (дата звернення 06.09.2025).

15. Ukraine railways to better integrate within the EU. Railway Pro, 2024. URL: <https://www.railwaypro.com/wp/ukraine-railways-to-better-integrate-within-the-eu/> (дата звернення 04.09.2025).

16. Regulation (EU) 2024/792. URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:L_202400792 (дата звернення 07.09.2025).

17. Matuszak S., Popławski K. Running on European tracks. Modernising the rail network in western Ukraine during wartime. OSW, 2024. URL: <https://www.osw.waw.pl/en/publikacje/osw-commentary/2024-02-26/running-european-tracks-modernising-rail-network-western> (дата звернення 23.08.2025).

18. Akhromieieva M. Bridging Tracks: Ukraine and Spain Pioneer Gauge-Changing Technology for Seamless EU Exports. Rail target, 2024. URL: <https://www.railtarget.eu/technologies-and-infrastructure/bridging-tracks-ukraine-and-spain-pioneer-gaugechanging-technology-for-seamless-eu-exports-8116.html> (дата звернення 11.08.2025).

19. Railways in Ukraine. Sinfin. URL: <https://sinfin.net/railways/world/ukraine.html> (дата звернення 12.08.2025).

20. Hrazhdan O. Ukraine plots course to sync with EU railways, dump Russian gauge legacy. Euromaidan press, 2023. URL: <https://euromaidanpress.com/2023/10/30/eus-railway-project-breaking-ukraines-ties-with-russian-gauge-legacy/> (дата звернення 16.08.2025).

21. Jaspers Ukraine. European Investment Bank. URL: <https://jaspers.eib.org/countries/ukraine> (дата звернення 06.09.2025).

22. Directorate-General for Neighbourhood and Enlargement Negotiations EU-Ukraine Solidarity Lanes: Commission and EBRD join forces to step up transport connectivity between the EU, Ukraine, and Moldova. European Commission, 2022. URL: https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/news/eu-ukraine-solidarity-lanes-commission-and-ebrd-join-forces-step-transport-connectivity-between-eu-2022-12-09_en (дата звернення 19.08.2025).

23. Technical Specifications for Interoperability (TSIs). Era Europa. URL: https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability_en (дата звернення 15.08.2025).

24. Верховна Рада України Закон України «Про залізничний транспорт», 1996. № 40. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення 11.08.2025).

25. Реформи залізничного транспорту. MTU. URL: <https://mtu.gov.ua/content/reformi-zaliznichnogo-transportu.html> (дата звернення 09.08.2025).

26. Rail, Mobility and Transport. Transport Europa. URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail_en (дата звернення 16.08.2025).

27. Directorate-General for Mobility and Transport Rail: Commission initiates feasibility study to better connect Ukrainian and Moldovan railway networks with EU. European Commission, 2022. URL: https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/commission-initiates-feasibility-study-better-connect-ukrainian-and-moldovan-railway-networks-eu-2022-10-21_en (дата звернення 09.08.2025).

28. Directorate-General for Neighbourhood and Enlargement Negotiations Commission endorses Ukraine Plan, paving the way for regular payments under the Ukraine Facility. European Neighbourhood Policy and Enlargement Negotiations (DG NEAR), 2024. URL: https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/news/commission-endorses-ukraine-plan-paving-way-regular-payments-under-ukraine-facility-2024-04-15_en (дата звернення 19.08.2025).

29. Horpeniakova M. USAID and Ukrainian Railways forge \$225 million partnership to boost export infrastructure. railmarket, 2023. URL: <https://railmarket.com/news/business/14690-usaid-and-ukrainian-railways-forge-225-million-partnership-to-boost-export-infrastructure> (дата звернення 09.08.2025).

30. Horpeniakova M. Ukraine begins construction of European-gauge railway from Chop to Uzhhorod. railmarket, 2024. URL: <https://railmarket.com/news/infrastructure/18438-ukraine-begins-construction-of-european-gauge-railway-from-chop-to-uzhhorod> (дата звернення 14.08.2025).

31. Bandura R. Ships, Trains, and Trucks: Unlocking Ukraine's Vital Trade Potential. CSIS | CENTER FOR STRATEGIC & INTERNATIONAL STUDIES, 2024. URL: <https://www.csis.org/analysis/ships-trains-and-trucks-unlocking-ukraines-vital-trade-potential> (дата звернення 11.08.2025).

32. Directorate-General for Mobility and Transport Two years of Solidarity Lanes have brought the EU, Ukraine and Moldova closer together. Mobility and Transport, 2024. URL: https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/two-years-solidarity-lanes-have-brought-eu-ukraine-and-moldova-closer-together-2024-05-22_en (дата звернення 12.08.2025).

33. European Parliament resolution of 13 December 2022 on the action plan to boost long-distance and cross-border passenger rail. URL: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2022-0437_EN.html (дата звернення 13.08.2025).

34. European Parliament resolution of 16 January 2024 on current and future challenges regarding cross-border cooperation with neighbouring countries. URL: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2024-0015_EN.html (дата звернення 12.08.2025).

35. Coene F. Cooperation between the EU and Ukraine in the transport sector: challenges and vectors of development. THE CENTER FOR TRANSPORT STRATEGIES, 2021. URL: https://en.cfts.org.ua/experts_cts/cooperation_between_the_eu_and_ukraine_in_the_t

ransport_sector_challenges_and_vectors_of_development (дата звернення 17.08.2025).

References

1. Shander, O.E. (2019), “Main legal aspects of the development of the railway industry of Ukraine”, *Suchasni problemy pravovoho, ekonomichnoho ta sotsial'noho rozvytku derzhavy*, vol. 8, pp. 203-206. <https://doi.org/10.18664/ikszt.v0i1.51739>.

2. Barash, Yu.S. and Charkina, T.Yu. (2016), “Strategy for managing the reform of the railway transport of Ukraine”, *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, vol. 53, pp. 24-30. <https://doi.org/10.18664/338.47:338.45.v0i53.73374>.

3. Strilets', A.I. and Rebrova, A.Yu. (2013), “European integration as a strategic direction for the development of the railway transport of Ukraine”, *Zbirnyk naukovykh prats' Derzhavnoho ekonomiko–tehnolohichnoho universytetu transportu*. Ser. : *Ekonomika i upravlinnia*, vol. 26, pp. 128-133 available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpdetut_eiu_2013_26_19 (Accessed 19.08.2025).

4. Chudomiekh, I.O. (2015), “Strategic management of the railway transport of Ukraine”, *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, vol. 52, pp. 187-190. <https://doi.org/10.18664/338.47:338.45.v0i52.61704> (Accessed 19.08.2025).

5. Solina, K. and Abramovi'c, B. (2022), “Effects of Railway Market Liberalisation: European Union Perspective”, *Sustainability*, vol. 14, pp. 1-15. <https://doi.org/10.3390/su14084657>.

6. Ministry for Development of Communities and Territories of Ukraine (2025), “Information about Ukrainian Railways”, available at: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukrainski-zaliznici.html> (Accessed 05.09.2025).

7. State Statistics Service of Ukraine (2025), “Transport”, available at: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (Accessed 08.09.2025).

8. Ministry for Development of Communities and Territories of Ukraine (2025), “Statistical data on JSC "Ukrzaliznytsia" for 2023-2024”, available at:

<https://mindev.gov.ua/diialnist/napriamy/zaliznychnyi-transport/statystychni-dani-pro-ukrainsku-zaliznytsiu/statystychni-dani-po-at-ukrzaliznytsia-za-2023-2024-roky> (Accessed 11.09.2025).

9. Ryzhenkova, O. (2024), "Report of the VI International Conference "Ukrainian Railways: Development and Investments - 2024" in Kyiv on the topic "Freight Transportation in Ukraine"", available at: <https://ukrvantage.com/railage/dopovidi-vi-mizhnarodnoi-konferentsii-zaliznytsi-ukrainy-rozvytok-ta-investytsii-2024> (Accessed 14.08.2025).

10. UA-EU (2024), "Integration of Ukrainian railways into the EU: Memorandum signed with the European Railways Agency", available at: <https://eu-ua.kmu.gov.ua/en/news/integratsiya-ukrayinskoyi-zaliznytsi-do-yes-pidpysano-memorandum-z-yevropejskym-zaliznychnym-agentstvom/> (Accessed 13.08.2025).

11. Tridge (2024), "The government has approved the introduction of a new model of the rail transportation market in Ukraine", available at: <https://www.tridge.com/news/the-government-has-approved-the-introduction-xrkysp> (Accessed 17.08.2025).

12. Railway supply (2024), "Ukrzaliznytsia and ERA Sign Cooperation Memorandum for Rail Safety", available at: <https://www.railway.supply/en/ukrzaliznytsia-and-era-sign-cooperation-memorandum-for-rail-safety/> (Accessed 08.08.2025).

13. Yablonovskyy, D. (2019), "Liberalization of the railway market in Ukraine. Lessons learned from the EU countries", CES, available at: <https://ces.org.ua/en/what-are-the-prospects-of-mutual-opening-of-rail-freight-markets-between-ukraine-and-the-eu/> (Accessed 01.09.2025).

14. Fact Sheets on the European Union (2025), "Rail transport", available at: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/130/rail-transport> (Accessed 06.09.2025).

15. Railway Pro (2024), "Ukraine railways to better integrate within the EU", available at: <https://www.railwaypro.com/wp/ukraine-railways-to-better-integrate-within-the-eu/> (Accessed 04.09.2025).

16. European Union law (2024), “Regulation (EU) 2024/792”, available at: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:L_202400792 (Accessed 07.09.2025).

17. Matuszak, S. and Popławski, K. (2024), “Running on European tracks. Modernising the rail network in western Ukraine during wartime”, OSW, available at: <https://www.osw.waw.pl/en/publikacje/osw-commentary/2024-02-26/running-european-tracks-modernising-rail-network-western> (Accessed 23.08.2025).

18. Akhromieieva, M. (2024), “Bridging Tracks: Ukraine and Spain Pioneer Gauge-Changing Technology for Seamless EU Exports”, Rail target, available at: <https://www.railtarget.eu/technologies-and-infrastructure/bridging-tracks-ukraine-and-spain-pioneer-gaugechanging-technology-for-seamless-eu-exports-8116.html> (Accessed 11.08.2025).

19. Sinfin (2025), “Railways in Ukraine”, available at: <https://sinfin.net/railways/world/ukraine.html> (Accessed 12.08.2025).

20. Hrazhdan, O. (2023), “Ukraine plots course to sync with EU railways, dump Russian gauge legacy”, Euromaidan press, available at: <https://euromaidanpress.com/2023/10/30/eus-railway-project-breaking-ukraines-ties-with-russian-gauge-legacy/> (Accessed 16.08.2025).

21. European Investment Bank (2025), “Jaspers Ukraine”, available at: <https://jaspers.eib.org/countries/ukraine> (Accessed 06.09.2025).

22. European Commission (2022), “Directorate-General for Neighbourhood and Enlargement Negotiations EU-Ukraine Solidarity Lanes: Commission and EBRD join forces to step up transport connectivity between the EU, Ukraine, and Moldova”, available at: https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/news/eu-ukraine-solidarity-lanes-commission-and-ebrd-join-forces-step-transport-connectivity-between-eu-2022-12-09_en (Accessed 19.08.2025).

23. Era Europa (2025), “Technical Specifications for Interoperability (TSIs)”, available at: https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability_en (Accessed 15.08.2025).

24. Verkhovna Rada of Ukraine (1996), Law of Ukraine “On Railway Transport”, Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text> (Accessed 11.08.2025).

25. MTU (2025), “Railway Transport Reforms”, available at: <https://mtu.gov.ua/content/reformi-zaliznichnogo-transportu.html> (Accessed 09.08.2025).

26. Transport Europa (2025), “Rail, Mobility and Transport”, available at: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail_en (Accessed 16.08.2025).

27. European Commission (2022), “Directorate-General for Mobility and Transport Rail: Commission initiates feasibility study to better connect Ukrainian and Moldovan railway networks with EU”, available at: https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/commission-initiates-feasibility-study-better-connect-ukrainian-and-moldovan-railway-networks-eu-2022-10-21_en (Accessed 09.08.2025).

28. European Neighbourhood Policy and Enlargement Negotiations (DG NEAR) (2024), “Directorate-General for Neighbourhood and Enlargement Negotiations Commission endorses Ukraine Plan, paving the way for regular payments under the Ukraine Facility”, available at: https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/news/commission-endorses-ukraine-plan-paving-way-regular-payments-under-ukraine-facility-2024-04-15_en (Accessed 19.08.2025).

29. Horpeniakova, M. (2023), “USAID and Ukrainian Railways forge \$225 million partnership to boost export infrastructure. railmarket”, available at: <https://railmarket.com/news/business/14690-usaid-and-ukrainian-railways-forge-225-million-partnership-to-boost-export-infrastructure> (Accessed 09.08.2025).

30. Horpeniakova, M. (2024), “Ukraine begins construction of European-gauge railway from Chop to Uzhhorod”, available at: <https://railmarket.com/news/infrastructure/18438-ukraine-begins-construction-of-european-gauge-railway-from-chop-to-uzhhorod> (Accessed 14.08.2025).

31. Bandura, R.. (2024), “Ships, Trains, and Trucks: Unlocking Ukraine's Vital Trade Potential”, CENTER FOR STRATEGIC & INTERNATIONAL STUDIES,

available at: <https://www.csis.org/analysis/ships-trains-and-trucks-unlocking-ukraines-vital-trade-potential> (Accessed 11.08.2025).

32. Mobility and Transport (2024), “Directorate-General for Mobility and Transport Two years of Solidarity Lanes have brought the EU, Ukraine and Moldova closer together”, available at: https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/two-years-solidarity-lanes-have-brought-eu-ukraine-and-moldova-closer-together-2024-05-22_en (Accessed 12.08.2025).

33. European Parliament (2022), “European Parliament resolution of 13 December 2022 on the action plan to boost long-distance and cross-border passenger rail”, available at: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2022-0437_EN.html (Accessed 13.08.2025).

34. European Parliament (2024), “European Parliament resolution of 16 January 2024 on current and future challenges regarding cross-border cooperation with neighbouring countries”, available at: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2024-0015_EN.html (Accessed 12.08.2025).

35. Coene, F. (2021), “Cooperation between the EU and Ukraine in the transport sector: challenges and vectors of development”, available at: https://en.cfts.org.ua/experts_cts/cooperation_between_the_eu THE CENTER FOR TRANSPORT STRATEGIES, [_and_ukraine_in_the_transport_sector_challenges_and_vectors_of_development](https://en.cfts.org.ua/experts_cts/cooperation_between_the_eu) (Accessed 17.08.2025).

Стаття надійшла до редакції 11.09.2025 р.