

О. В. Дзяд,
к. е. н., доцент кафедри міжнародної економіки і світових фінансів,
Дніпровський національний університет ім. О. Гончара
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-0869-599x>
О. І. Михайленко,
магістр освітньої програми міжнародна економіка.
Дніпровський національний університет імені О. Гончара
ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0001-5552-0391>

DOI: 10.32702/2306-6814.2025.21.221

ІНТЕГРАЦІЯ РИНКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ ДО ЄВРОПЕЙСЬКОГО: СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ В УМОВАХ ДЕКАРБОНІЗАЦІЇ

О. Dzyad,
PhD in Economics, Associate Professor of the Department of International Economics
and World Finance, O. Honchar Dnipro National University
О. Mykhailenko,
Master of Science in International Economics, O. Honchar Dnipro National University

INTEGRATION OF UKRAINE'S RAIL TRANSPORT MARKET INTO THE EUROPEAN MARKET: CURRENT STATE AND PROSPECTS IN THE CONTEXT OF DECARBONISATION

Інтеграція ринку залізничного транспорту України до європейського посилює економічну та логістичну безпеку, особливо в умовах війни, блокади морських портів і переорієнтації торгівлі на західні коридори. Залізниця стала опорою експорту і транзиту через "шляхи солідарності". Результати аналізу свідчать, що протягом 2020–2024 рр. спостерігалось зростання вантажних перевезень залізничним транспортом з ЄС: експорт зріс у 1,5 рази (з 129,8 до 200,8 млн дол. США), імпорт — у 3,2 рази (з 71,2 до 226,2 млн дол. США), причому на кінець 2024 р. імпорт перевищував експорт. Для ринку пасажирських перевезень було характерне стрімке зростання обсягів унаслідок зміни геополітичної ситуації. До початку повномасштабної війни цей сегмент залишався відносно малим за обсягами: у 2021 р. залізницею між Україною та країнами ЄС скористалося близько 140 тис. пасажирів. У 2022 р., через закриття повітряного простору та реалізацію евакуаційних заходів, кількість пасажирів зросла до 1,4 млн осіб, а у 2023 р. — до 2,1 млн, що відображає сталий попит і поглиблення логістичної взаємодії. Структурно інтеграційна траєкторія ринку залізничного транспорту України визначається нормативно-інституційним зближенням з *acquis* ЄС (TEN-T, залізничні пакети, TSI/ERTMS), технічною та інфраструктурною сумісністю з європейськими залізничними мережами, а також відповідністю екологічним пріоритетам Європейського зеленого курсу. Ключові бар'єри включають монопольну модель ринку, несумісність колії і систем електрифікації, невпровадженість європейської системи управління залізничним рухом (ERTMS), обмежена пропускна спроможність прикордонної інфраструктури, фрагментовані цифрові процедури. Пріоритети розвитку охоплюють ухвален-

ня Закону "Про систему та особливості функціонування ринку залізничного транспорту України" і створення незалежного регулятора, поетапний відкритий доступ до інфраструктури, модернізацію прикордонних та інтермодальних потужностей, розгортання ERTMS та електронного документообігу, а також залучення фінансових ресурсів через CEF/Horizon і міжнародні фінансові інституції. Скоординоване поєднання інституційних реформ, технічної модернізації та "зелених" інвестицій здатне перевести ринок від формального наближення до фактичної інтеграції ринків країн, одночасно скорочуючи вуглецевий слід і підвищуючи стійкість ланцюгів постачання.

Ukraine's integration of its rail transport market with the European one strengthens economic and logistics security, especially amid the war, the blockade of seaports, and the reorientation of trade to western corridors. The railway has become the backbone of exports and transit via the "Solidarity Lanes." The analysis indicates that during 2020–2024 there was growth in rail transport services with the EU: exports increased 1.5 times (from USD 129.8 million to USD 200.8 million), while imports rose 3.2 times (from USD 71.2 million to USD 226.2 million), indicating the dominance of imports in the structure of bilateral transport services. The international rail passenger market was marked by a sharp increase in volumes due to the geopolitical shift. Before the full-scale war, this segment remained relatively small: in 2021, around 140 thousand passengers traveled by rail between Ukraine and EU countries. In 2022, driven by the closure of airspace and large-scale evacuation efforts, the number of passengers rose to 1.4 million, and in 2023 to 2.1 million, reflecting sustained demand and deepening logistical interaction. Structurally, the integration trajectory of Ukraine's rail transport market is shaped by regulatory-institutional convergence with the EU acquis (TEN-T, Railway Packages, TSI/ERTMS), technical and infrastructure interoperability with European rail networks, and alignment with the environmental priorities of the European Green Deal. Key barriers include a monopolistic market model, incompatibility of track gauge and electrification systems, limited deployment of the European Rail Traffic Management System (ERTMS), constrained capacity at border infrastructure, and fragmented digital procedures. Development priorities include adoption of the Law of Ukraine "On Railway Transport" and creation of an independent regulator, phased open access to infrastructure, modernization of border and intermodal facilities, roll-out of ERTMS and electronic document workflow, and mobilization of financing through CEF/Horizon and international financial institutions. A coordinated combination of institutional reforms, technical modernization, and "green" investment can move the market from formal approximation to the actual integration of the respective markets, while simultaneously reducing the carbon footprint and enhancing supply-chain resilience.

*Ключові слова: ринок залізничного транспорту, європейська інтеграція, декарбонізація, конкуренція.
Key words: rail transport market, European integration, decarbonization, competition.*

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

Україна, проголосивши курс на європейську інтеграцію та набувши статус країни-кандидата на вступ до ЄС у 2022 р., стикається з необхідністю адаптувати свій ринок залізничного транспорту до вимог функціонування залізничного сектору ЄС. Це передбачає технічну і нормативну сумісність із системою ЄС, відкриття ринку для конкуренції, впровадження сучасних стандартів безпеки та інтероперабельності, а також інтеграцію до загальноєвропейських транспортних мереж. Важливу роль у цьому процесі відіграє політика декарбонізації, адже європейський курс може прискорити модерніза-

цію, електрифікацію та підвищення енергоефективності української залізниці, узгоджуючи національні та європейські екологічні пріоритети.

Разом із тим, залізничний сектор України історично функціонував у форматі державної монополії з обмеженою конкуренцією. Акціонерне товариство "Укрзалізниця" і досі зберігає домінуючу позицію, здійснюючи повний контроль над інфраструктурою та більшістю перевезень. Законодавча база, яка практично не зазнавала змін з 1990-х років, не забезпечувала умов для відкритого доступу приватних операторів, що, своєю чергою, стримувало інноваційний розвиток, обмежувало приплив інвестицій та негативно позначалося на якості транспортних послуг. Такий стан суттєво розходиться з підходами ЄС, де протягом останніх двох де-

сятиліть послідовно впроваджувалися "залізничні пакети", спрямовані на лібералізацію ринку, забезпечення технічної взаємосумісності та створення конкурентного середовища в межах єдиного європейського ринку залізничного транспорту.

В умовах декарбонізації та євроінтеграції головним викликом постає питання: як Україна може інтегрувати свій залізничний сектор до конкурентного ринку ЄС, модернізуючи інфраструктуру та дотримуючись екологічних цілей. Це потребує виконання зобов'язань, передбачених Угодою про асоціацію, впровадження ERTMS, розвитку інфраструктури TEN-T і переходу на екологічно чисті технології. Актуальність дослідження визначається потребою оцінити бар'єри і перспективи інтеграції українського ринку залізничного транспорту до європейської транспортної системи в контексті політики декарбонізації.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Аналіз наукових досліджень і публікацій засвідчує зростаючий інтерес до європейської транспортної політики та інтеграційних процесів між українським ринком транспортних послуг і транспортною системою ЄС. У працях вітчизняних науковців — О. Паливоди [1], В. Македона і О. Дзяд [2], В. Адамик і Д. Рожнятовської [3], Я. Корнійка, Н. Валявської та О. П. Міхєєва [4] — розглядаються питання стратегічного розвитку транспортного сектору України, трансформації логістики, гармонізації національної нормативно-правової бази з *acquis* ЄС та особливостей міжнародної діяльності перевізників у контексті євроінтеграції.

У зарубіжній науковій літературі значну увагу приділено вивченню процесів лібералізації, конкуренції та екологічної трансформації транспортного сектору в країнах ЄС. Вагомий внесок у цей напрям зробили П. Беріа, Ів Кроазе, Л. Г'єрі [5], А. Маккіннон [6], Г. Дірхауге та Т. Рейнер [7], які досліджують моделі конкуренції на ринку залізничного транспорту, вплив декарбонізаційної політики на транспортні перевезення та розвиток європейських залізничних коридорів.

Натомість перспективи інтеграції українського ринку залізничного транспорту саме в умовах курсу ЄС на декарбонізацію та сталу мобільність залишаються недостатньо дослідженими. У науковому дискурсі переважають фрагментарні підходи, які не охоплюють комплексно ані економіко-правові засади інтеграції, ані практичний стан українського ринку. Це зумовлює потребу у поглибленому дослідженні перспектив і проблемних аспектів інтеграції залізничного сектору України у європейську транспортну систему з урахуванням екологічних та інституційних трансформацій.

ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ

Мета статті полягає у комплексному дослідженні поточного стану та визначенні перспектив інтеграції ринку залізничного транспорту України до європейського в умовах реалізації політики декарбонізації ЄС. Завдання дослідження передбачають аналіз сучасного стану українського ринку залізничного транспорту, вивчення досвіду ЄС у сфері лібералізації та декарбонізації транспорту, оцінку нормативно-правових аспектів гар-

монізації з *acquis* ЄС, а також визначення бар'єрів та перспектив інтеграції залізничного сектору України до європейського. Для досягнення поставленої мети застосовуються методи порівняльного та структурного аналізу, логічного, системного та комплексного підходів.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Європейська транспортна політика визначена як один із провідних напрямів інтеграції у Римському договорі 1957 р. У Договорі закладено засади створення спільного транспортного простору з метою забезпечення вільного доступу, чесної конкуренції та гармонізації регуляторних норм. Від самого початку головним завданням визначалося усунення бар'єрів, пов'язаних із відмінностями у національних системах, а також формування єдиних технічних, соціальних і податкових стандартів.

Ключові засади сучасної транспортної політики відображені у Білій книзі 2011 р. (COM(2011)0144) [8], де сформульовано стратегічні орієнтири створення єдиної транспортної системи без бар'єрів, модернізації інфраструктури, підвищення конкурентоспроможності та ресурсоощадності, а також скорочення залежності від нафтопродуктів і зменшення викидів парникових газів. Особливе місце у нормативному полі займає Регламент (ЄС) 2024/1679 про розвиток транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) [9], який передбачає створення мультимодальних коридорів, інтеграцію цифрових технологій, пріоритетність екологічної стійкості та поширення мережі на країни-сусіди, зокрема Україну.

У сфері залізничного транспорту визначальною стала Директива 2012/34/ЄС [10] про єдиний залізничний простір, яка заклала правові основи для формування конкурентного ринку шляхом забезпечення недискримінаційного доступу до інфраструктури та створення незалежних регуляторних органів. Його розвиток відбувся у рамках Четвертого залізничного пакета 2016 р., технічна складова якого включає Директиву (ЄС) 2016/797 про інтероперабельність залізничної системи, Директиву (ЄС) 2016/798 про безпеку та Регламент (ЄС) 2016/796 про Європейське агентство залізничного транспорту. Зазначені акти забезпечують уніфікацію технічних стандартів, впровадження єдиної системи управління рухом поїздів ERTMS та спрощення процедур сертифікації. Ринковий компонент пакета, зокрема Директива (ЄС) 2016/2370, відкрив внутрішній ринок пасажирських перевезень для конкуренції, тоді як Регламент (ЄС) 1370/2007 із поправками 2016/2338 запровадив обов'язковість конкурсних процедур для надання послуг загального економічного інтересу [11].

Регуляторні зміни в ЄС тісно пов'язані з екологічною політикою. Європейський зелений курс (COM(2019)0640) [12] та Стратегія сталої і розумної мобільності (COM(2020)0789) [13] передбачають масштабну декарбонізацію сфери транспорту, збільшення обсягів високошвидкісних перевезень, зростання частки залізничного транспорту у вантажних потоках і формування умов для сталого розвитку. Фінансову підтримку інфраструктурних проєктів забезпечує механізм "З'єднання Європи" (CEF), тоді як цифровізація транспортної галузі

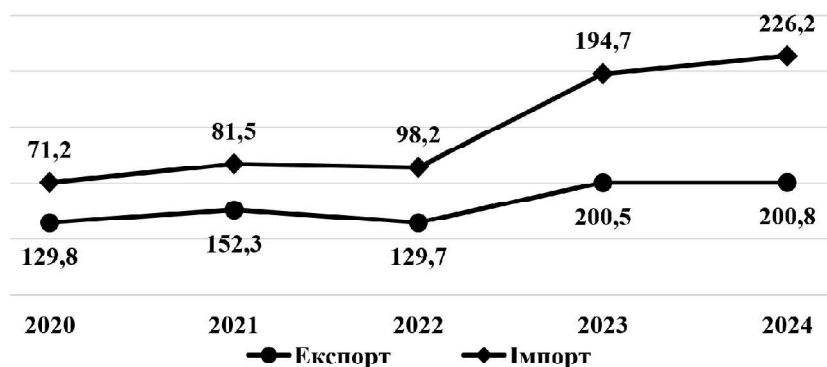


Рис. 1. Експорт/імпорт вантажів залізничним транспортом України з країнами ЄС протягом 2020–2024 рр., млн дол. США

Джерело: [14].

здійснюється, зокрема, на основі Регламенту (ЄС) 2020/1056 про електронну інформацію щодо вантажних перевезень [11].

Для України адаптація зазначених актів є необхідною передумовою інтеграції ринку залізничного транспорту до європейського. Це означає імплементацію положень Регламенту (ЄС) 2024/1679, директив з інтероперабельності та безпеки, впровадження системи ERTMS, гармонізацію правил конкуренції та державної підтримки, а також узгодження національної політики з екологічними і цифровими пріоритетами ЄС. Таким чином, нормативна база ЄС виступає дорожньою картою для реформування українського транспортного законодавства і забезпечення його відповідності європейським стандартам у технічному, інституційному та екологічному вимірах.

Останні роки стали переломним етапом в процесі інтеграції українського ринку залізничного транспорту. В умовах глибоких геополітичних змін, зумовлених повномасштабною війною та переорієнтацією зовнішньоторговельних потоків на західний напрям, залізниця перетворилася на ключову інфраструктуру, яка забезпечує мобільність і стійкість національної економіки. Саме цей сегмент транспортної системи взяв на себе основне навантаження після блокади чорноморських портів, забезпечивши транзитні та експортно-імпортні перевезення до країн ЄС через "Шляхи солідарності".

Динаміка залізничних перевезень України з ЄС у 2020—2024 рр. підтверджує прискорення інтеграційних процесів: експорт зріс із 129,8 до 200,8 млн дол. США (+54,7%; середньорічно близько 11,5%), тоді як імпорт — з 71,2 до 226,2 млн дол. США (+217,8%; середньорічно близько 33,3%) (рис. 1). Після помірного зростання у 2021 р. експорт вантажних перевезень у 2022 р. скоротився на (-14,8%). Стрімке відновлення зафіксовано у 2023 р. (+54,6%), подальша стабілізація відбулася у 2024 р. (+0,1%). Натомість імпорт зростає безперервно протягом усього періоду, особливо швидко у 2023 р. (+98,3%). Сукупний обсяг двосторонніх перевезень залізничним транспортом за чотири роки збільшився майже в 2,2 раза — з 201,0 до 427,0 млн дол. США (+112,5%).

Паралельно з переформатуванням товарних потоків і зростанням взаємної торгівлі з ЄС змінилася роль залізниці як ключового інструмента транскордонної мо-

більності у сфері міжнародних пасажирських перевезень. До початку повномасштабної війни цей напрям залишався відносно малим за обсягами: у 2021 р. залізницею між Україною та державами-членами ЄС скористалося орієнтовно 140 тис. пасажирів, а маршрутна мережа обмежувалася кількома напрямками (передусім до Польщі, Словаччини та Відня). У 2022 р., внаслідок закриття повітряного простору та реалізації масштабних евакуаційних заходів, залізничний транспорт набув статусу критично важливого каналу міжнародного сполучення: АТ "Укрзалізниця" перевезла близько 1,4 млн пасажирів до країн ЄС, додатково забезпечивши евакуацію понад 600 тис. осіб. У 2023 р. кількість перевезених пасажирів досягла 2,1 млн за рік [15, 16]. Все це свідчить про сформований і стійкий попит на залізничні перевезення та пов'язані логістичні сервіси на європейському напрямі, а також про поглиблення виробничо-логістичної взаємодії України з ринком ЄС.

Між тим, процес європейської інтеграції України в сфері транспортних перевезень залишається складним, багатоаспектним і при цьому стратегічно важливим для забезпечення економічної, інституційної та інфраструктурної сумісності з внутрішнім ринком ЄС. Ринок залізничного транспорту України фактично перебуває на початковому етапі інтеграції. Попри наближення законодавчо-нормативної бази та участь в програмах інституційного зближення, ринок залишається монополізованим.

В ЄС концепція конкуренції в сфері залізничного транспорту є стратегічним напрямком, зафіксованим в Білих книгах з транспорту 2001 і 2011 рр. Конкуренція на ринку, тобто коли два чи більше операторів обслуговують один і той самий маршрут, набула поширення переважно у високошвидкісному сегменті. Цей процес активізувався після впровадження Четвертого залізничного пакета ЄС, який передбачає лібералізацію внутрішніх пасажирських перевезень, розділення функцій інфраструктурного управління та експлуатації, а також запровадження недискримінаційного доступу до інфраструктури. Одним з найяскравіших прикладів є Італія, де приватна компанія NTV (Italo), починаючи з 2012 р., кинула виклик державному монополісту Trenitalia. Після початкових збитків новий оператор досяг фінансової стабільності завдяки зміні бізнес-моделі, зниженню плати за доступ до інфраструктури та активному попиту

Таблиця 1. Порівняльна характеристика ринків залізничних перевезень країн ЄС та України*

Країна	Частка нових гравців (%)	ТАС** (євро/поїздокм)	Ціновий ефект конкуренції	Зміна пасажиропотоку	Основні бар'єри
Італія	≈ 40	4,41-8,2	↓ 10-30%, тарифна конкуренція	↑ на 40%	Вирішені: знижено ТАС, структурна реформа
Чехія	≈ 20	0,57-1	↓ втричі (до 0,03 євро/км), найдешевший ринок	Подвоєння (2011–2017)	Низький ТАС, ліберальний доступ
Іспанія	>20	9,14	↓ до 40%	↑ на 25% (2019–2023)	Централізований доступ (модель ADIF)
Австрія	≈ 40	2,33	↓ 25% (2011–2016)	↑ на 25%	Конфлікти за маршрути, неповна інтеграція систем
Швеція	<15	(низький ТАС)	↓ ≈12%, конкуренція на якість	Стабільний попит	Платформна дискримінація, обмежене зростання
Франція	≈ 5	5-19,23	↓ ≈7%, стримало зростання цін	Незначне зростання	Високі збори, сильна позиція держ. оператора
Німеччина	≈ 4 (далекі відстані) ≈41 (регіональні)	6-7,47	Мінімальний	Незначне	Вузкий доступ до графіків, бар'єри інфраструктури
Україна	0	—	—	—	Монополія, технічна несумісність

* побудовано авторами за [5].

** ТАС (Track Access Charges) — середня плата за доступ до інфраструктури для комерційних перевезень

на маршрутах. Конкуренція в Італії призвела до зниження цін, покращення якості сервісу, підвищення заповнюваності потягів і, що особливо важливо, зростання ринку в цілому [5]. Подібні випадки спостерігались в Іспанії, Чехії, Австрії, Швеції (табл. 1).

Проте фінансова стійкість конкурентів не є гарантованою: більшість новачків, особливо нішевих, зазнали збитків або залишили ринок. Вистояли лише ті, хто мав фінансові ресурси, стійкий попит і помірні витрати на доступ до інфраструктури. Саме тому конкуренція у високошвидкісному сегменті в Європі набула рис дуополії, іноді триполії, але не масового входу нових гравців.

У той же час ситуація в Україні різко контрастує з європейською практикою. Система залізничного транспорту України традиційно функціонувала як вертикально інтегрована державна монополія. АТ "Укрзалізниця" об'єднує функції інфраструктурного оператора, вантажного та пасажирського перевізника, володіє рухомим складом, вокзалами, коліями і станціями та здійснює централізоване планування графіків і маршрутів. В Україні відсутні приклади конкуренції "на маршруті", натомість майже всі пасажирські перевезення є дотаційними, перехресно субсидованими через вантажний сегмент, а комерційні високошвидкісні маршрути як такі — відсутні. Спроби реформувати цю модель шляхом прийняття нового Закону про залізничний транспорт, який би відокремлював інфраструктуру від перевізника, впроваджував відкритий доступ і ліцензування за європейськими принципами, залишаються не реалізовани-

ми. Така модель була типовою для більшості європейських країн до реформ 90-х — початку 2000-х рр., проте суперечить базовим принципам ЄС, зокрема директивам про обов'язкове розділення функцій інфраструктури та перевезень, недискримінаційний доступ до потужностей та відкритість ринку для сторонніх гравців.

Функціонально ринок України не відповідає європейській парадигмі відкритого доступу. В країнах ЄС конкуренція "на колії" реалізована в кількох формах: через кооперацію (Eurostar, Lyria), дво-сторонні дуополії (Italo-Trenitalia в Італії, RegioJet-?D в Чехії), франчайзинг і відкритий доступ (Flix-Train у Німеччині, MTRX у Швеції) [5]. В Україні ж конкуренція "за ринок" обмежена, а конкуренція "на ринку" — відсутня. Регулятор, що мав би забезпечити недискримінаційний доступ, лише формується, а механізми контролю за рівноправ'ям учасників на практиці не працюють. Як показує досвід Франції, Італії та Іспанії, навіть за формального допуску нових операторів, без чітких правил щодо плати за інфраструкту-

ру, доступу до вокзалів, обробки квитків і рівних умов для реклами — конкуренція або не виникає, або швидко зникає.

Досвід країн ЄС у впровадженні конкурентних моделей показує, що конкуренція в залізничному секторі можлива, але лише за умови дотримання низки необхідних передумов. Це — низький рівень плати за доступ до колії (наприклад, в Чехії — близько 1 євро за поїздохілометр, в Німеччині — 6 євро, а у Франції — 5 євро), чітко визначена рамка фінансової звітності, доступ до фінансування рухомого складу, прозора процедура розподілу маршрутів, інтеграція в національні системи продажу квитків та формування розкладу. Там, де ці умови дотримані, конкуренція призводить до зниження тарифів, покращення якості обслуговування, зростання кількості поїздів і пасажиропотоку. Наприклад, в Чехії поява RegioJet на маршруті Прага-Острава знизил ціни втричі, подвоїла пасажиропотік і покращила якість сервісу. В Італії — конкуренція між приватною компанією Italo та державним монополістом Trenitalia зробила ринок фінансово сталим, навіть попри початкові збитки. В Іспанії — вихід приватних компаній Iryo та Ouigo спричинив 40 % падіння середніх тарифів та 25 % зростання кількості пасажирів. Водночас Німеччина демонструє, що конкуренція не може відбутися без активної державної позиції: приватна компанія Flixbus має лише 4% ринку, а державна залізнична компанія DB зберігає 88% контролю через складність доступу до графіка та пасивність регулятора [5].

Таблиця 2. Оцінка інтегрованості ринку залізничного транспорту України з ЄС за інфраструктурними, технічними та цифровими параметрами

Критерій	Україна	Середній по ЄС / Приклади країн	Оцінка інтегрованості
Протяжність мережі, км	≈ 20 000 км (2020 р.)	ЄС – 200947 км (2023 р.) / Німеччина – 38691 км; Франція – 27741 км	Відносно велика мережа
Щільність залізничної мережі (м/км ²)	34,2 (2020 р.)	ЄС – 49,0 / Чехія – 123,2; Бельгія – 119,2; Німеччина – 109,5	Часткова сумісність
Електрифікація, (%)	≈ 47%	ЄС – 57,4% (2023 р.) / Люксембург – 96,7%; Бельгія – 88,0%	Часткова сумісність
Тип електрифікації	Переважно постійний струм 3 000 В	Більшість країн – змінний струм 25 000 В / 50 Гц	Несумісність
Ширина колії	98,3% – широка колія 1520 мм	Стандартна колія 1435 мм (крім країн Балтії, Фінляндії, Ірландії, Іспанії, Португалії)	Несумісність
Частка двоколіїних ліній, %	Немає точних даних	ЄС – 40,8% / Бельгія – 80,8%; Нідерланди – 70,5%	Низька сумісність
Система ERTMS / ETCS	Відсутня	Частково впроваджена у 18 країнах; Люксембург – 99,4%; Бельгія – 70,2%; Данія – 33,7%	Відсутність цифрової інтеграції
Високошвидкісні залізничні лінії (≥250 км/год), км	0 км	ЄС – 8544 км (+47,2% за 10 років) / Іспанія – 3190 км; Франція – 2748 км; Італія – 734 км	Відсутність інтеграції
Активні/пасивні переїзди (шт./100 км)	Дані відсутні	46,2 переїздів на 100 км, з них 18,6 пасивні	Відсутня статистична сумісність

Джерело: побудовано авторами за [17].

У сучасному контексті європейського курсу на декарбонізацію, розвиток сталого сполучення, цифрова трансформація, інфраструктурна та технічна сумісність національних мереж мають визначальне значення. На нашу думку, інтеграція українського ринку залізничного транспорту до європейського виступає передумовою для тісного економічного, екологічного та безпекового співробітництва. На тлі загального скорочення довжини залізничних мереж в країнах ЄС протягом 2013—2023 рр., яке сягнуло 1,3 % [17], Україна зберігає стабільну протяжність мережі, однак показники щільності залишаються нижчими за середньоевропейські. Зокрема, за даними на 2020 р., щільність залізничної мережі в Україні становила 34,2 м/км², що менше за середній показник країн ЄС (49,0 м/км²) і значно нижче, ніж у таких країнах, як Чехія (123,2 м/км²), Бельгія (119,2 м/км²) чи Німеччина (109,5 м/км²) (табл. 2). Це свідчить про середній рівень територіального охоплення, обмежену доступність до віддалених регіонів, а також нижчий потенціал для щільного транспортного сполучення, особливо в умовах необхідності швидкої мобілізації транспортної логістики.

Ще одним ключовим індикатором є рівень електрифікації залізничних ліній, яка є визначальним фактором екологічної модернізації транспорту. В ЄС частка електрифікованих ліній зросла з 53,8% у 2013 р. до 57,4% у 2023 р. Водночас Україна має приблизно 47% електрифікованих ліній, проте основна їх частина експлуатується на постійному струмі 3000 В. Цей стандарт є несумісним з переважаючим європейським — змінним струмом 25000 В / 50 Гц. У 2023 р. найвищий рівень електрифікації мали Люксембург (96,7%), Бельгія (88,0%), Швеція (75,1%), а найменший — Ірландія (2,6%) та країни Балтії (від 7,9% до 13,7%). Таким чином, хоча Ук-

раїна демонструє середній рівень електрифікації, її інфраструктура вимагає ґрунтовної технічної модернізації для сумісності з європейськими системами.

Окремим питанням є ширина колії, яка визначає базову технічну інтероперабельність. В Україні, як і в Грузії та Молдові, залізнична мережа переважно побудована на основі широкої колії (1520 мм), що становить 98,3% залізничних ліній (дані за 2020 р.). Для порівняння, в більшості країн ЄС домінує стандартна колія — 1435 мм, яка використовується для забезпечення сполучення між усіма державами-членами в межах TEN-T. Виключенням є країни, які мають часткову або повну залежність від широкої колії: Фінляндія, Ірландія, Естонія (100%), Іспанія (71,1%), Латвія (98,2%) та Литва (93,3%). Така несумісність унеможливує безшовне перевезення без зміни візкових платформ або переширення колії, що значно ускладнює логістику і знижує конкурентоспроможність транспортних маршрутів. Це також створює інфраструктурну диспропорцію на східних кордонах ЄС, зокрема на польсько-українських та словацько-українських переходах.

Стабільне розширення взаємопов'язаної мережі високошвидкісних залізниць розглядається як ключовий інструмент зміцнення залізничних перевезень в якості екологічної альтернативи автомобільному та авіаційному транспорту, які мають суттєво вищий рівень викидів CO₂ на пасажиро-кілометр. У 2023 р. в ЄС сумарна довжина таких ліній становила понад 8500 км, причому найвищу частку забезпечували Іспанія (3190 км або 37,3%) та Франція (2748 км або 32,1%). У Туреччині, яка є країною-кандидатом, розширення високошвидкісних ліній склало понад 1000 км за десятиліття (+122,7%). Україна ж не має жодної високошвидкісної залізничної лінії. Навіть найрозвиненіші пасажирські

сервіси, зокрема поїзди "Інтерсіті", функціонують із максимальними швидкостями, що не перевищують 160 км/год. Це означає повну відсутність інтеграції до екологічно сприятливих, пасажиро-орієнтованих транспортних коридорів.

Окрім довжини залізничних колій, важливим аспектом пропускної здатності національних залізничних мереж є частка ліній з двома або більше паралельними коліями. Згідно з європейською статистикою, частка ліній з двома або більше коліями в окремих країнах ЄС сягає понад 40% (Бельгія — 80,8%, Франція — 62,7%, Нідерланди — 70,5%). В Україні частка таких ділянок є низькою, що обмежує здатність до розділення пасажирських і вантажних потоків, створює вузькі місця на головних напрямках і знижує ефективність транзитного потенціалу. Особливо критично це на прикордонних переходах, які перевантажені та неадаптовані до сучасних вимог TEN-T.

Ще одним індикатором технологічної відсталості українського ринку залізничних перевезень від стандартів ЄС є відсутність впровадження системи ERTMS (Європейської системи управління залізничним рухом), зокрема рівнів ETCS (European Train Control System) 1 та 2. Використання цих технологій в ЄС стало основою для створення високошвидкісних та транскордонних маршрутів, підвищення ефективності та цифровізації ринку. У той час як у багатьох державах ЄС (Люксембург, Бельгія, Данія) вже понад 50% залізничної мережі оснащено ERTMS, в Україні ця система лише фігурує на етапі обговорення і пілотних проєктів. Це унеможлиблює автоматизоване та безпечне сполучення з державами-членами ЄС без додаткових національних протоколів.

Крім того, у національній статистиці України не представлені показники, що характеризують безпеку на залізничному транспорті. Наприклад, Євростат надає дані про кількість залізничних переїздів, рівень пасивних переходів та заходів їх усунення. Так, у 2023 р. середній рівень в ЄС становив 46,2 переїзди на 100 км колії, з яких 18,6 — пасивні. Україна не представлена за цими показниками, що вказує на інституційну та статистичну роз'єднаність, яка вимагає термінового усунення з огляду на безпеку руху, інтеграцію до CSI (Common Safety Indicators) та участь в програмах безпечної інфраструктури ЄС.

Узагальнюючи вищевикладене, можна констатувати, що інтеграція ринку залізничного транспорту України до європейського формується на перетині трьох ключових векторів: нормативно-інституційного зближення з *acquis* ЄС, технічної та інфраструктурної сумісності з європейськими залізничними мережами, а також відповідності екологічним пріоритетам Європейського зеленого курсу. За умови реалізації комплексного пакета реформ Україна має потенціал трансформувати національний залізничний сектор у відкриту, інтероперабельну та екологічно сталу систему, яка стане органічною частиною європейського транспортного ринку.

Передусім перспективним напрямом інтеграції України є запровадження європейської моделі ринкового регулювання залізничного транспорту, яка передбачає інституційне розмежування функцій управління інфраструктурою та надання транспортних послуг, відкритий і недискримінаційний доступ сторонніх операторів до залізничної інфраструктури, прозоре тарифоутворен-

ня та діяльність незалежного регуляторного органу з повноваженнями контролювати умови конкуренції. Центральним елементом цього процесу може стати ухвалення нового Закону "Про систему та особливості функціонування ринку залізничного транспорту України", який з 2015 р. неодноразово вносився до парламенту, але досі не був схвалений. Зволікання з його прийняттям є однією з головних причин низької оцінки Єврокомісії щодо прогресу України в транспортній сфері — у щорічному звіті 2024 р. сектор втретє поспіль отримав лише 2 бали з 5 можливих. Проєкт нового закону має потенціал стати наріжним каменем нормативного перезапуску галузі, відкривши шлях до створення конкурентного середовища, гармонізованого з *acquis* ЄС. До того ж, ухвалення цього закону виступає не лише євроінтеграційним зобов'язанням, а й ключовою умовою для залучення міжнародної фінансової підтримки. Зокрема, у 2024 р. прийняття законодавства про залізничний транспорт було включено до Програмного документа Світового банку в межах запропонованого кредиту на суму 1,5 млрд дол. США [18]. Водночас його практична ефективність залежатиме як від інституційної спроможності впровадження, так і від узгодження з технічною та інфраструктурною модернізацією. Без системних інвестицій у цифровізацію, інтероперабельність, електрифікацію та розбудову TEN-T, розвиток залізничного ринку залишатиметься обмеженим навіть за умов формального відкриття.

Перспективи інтеграції визначаються технічною модернізацією залізничного транспорту. Українська залізнична інфраструктура в її нинішньому стані суттєво відстає від параметрів інтероперабельності, прийнятих в ЄС. Відсутність системи ERTMS, низький рівень електрифікації, переважання постійного струму 3 кВ, низький рівень цифрової автоматизації руху поїздів, мала частка двоколіїних ліній та повна відсутність високошвидкісного сполучення обмежують здатність української мережі до технічної інтеграції з європейськими коридорами. Перспективи відкриваються завдяки участі у програмах TEN-T і підтримці з боку CEF (Connecting Europe Facility), що дає змогу реалізовувати цільові інвестиційні проєкти на критичних ділянках, зокрема Львів-Краків, Київ-Хелм, Чоп-Кошице. Знаковим кроком у цьому напрямі стало відкриття 5 вересня 2025 р. першої ділянки новозбудованої європейської колії між Чопом та Ужгородом — інфраструктурного проєкту, реалізованого за підтримки Єврокомісії (в межах програми CEF) та Європейського інвестиційного банку. Цей об'єкт став першою новою лінією 1435 мм, збудованою "з нуля" в сучасній історії України, попри війну та супутні виклики. Вже 12 вересня з Ужгорода було запущено регулярні прямі пасажирські поїзди до трьох столиць ЄС — Братислави, Будапешта та Відня [19]. У стратегічній перспективі до 2030 р. заплановано спорудження нових ділянок європейської стандартної колії, зокрема з Чернівців до Румунії та інших ділянок на прикордонних напрямках. Подальша модернізація з орієнтацією на стандартну ширину колії, підвищення пропускної здатності прикордонних переходів, цифровізацію управління та автоматизований контроль безпеки має стати довгостроковим пріоритетом державної політики.

У контексті декарбонізації залізничний транспорт України має потенціал відігравати провідну роль як основний вид екологічно сталого сполучення. Залізниця залишається одним із найменш вуглецеємних способів перевезень, і саме через її розвиток можливе досягнення стратегічних цілей Європейського зеленого курсу. Модернізація тягового рухомого складу, впровадження енергозберігаючих технологій, оптимізація маршрутів та підвищення частки електрифікованих ліній можуть суттєво зменшити обсяги викидів CO₂ в транспортному секторі. Залучення фінансування в рамках програм CEF Transport, Horizon Europe, Green Deal Investment Plan, а також підтримка з боку Європейського інвестиційного банку та ЄБРР, дає можливість реалізувати інфраструктурні проєкти, орієнтовані на модернізацію ліній, оновлення рухомого складу та цифрову трансформацію управління перевезеннями.

Нарешті, перспективи інтеграції визначаються геополітичним контекстом. В умовах повномасштабної війни та стратегічного переорієнтування торговельних і логістичних потоків на захід, залізниця стала ключовим інструментом збереження експортного потенціалу, підтримки військової мобільності та посилення регіональної стійкості. Інтеграція до TEN-T несе як інфраструктурний, так і безпековий вимір, формуючи мережу стійких сполучень на східному фланзі Європи. Саме тому перспективи інтеграції ринку залізничного транспорту України до ЄС слід розглядати як частину ширшої парадигми європейської економічної, кліматичної та безпекової політики, яка надає цьому процесу стратегічного значення не тільки для України, але й для самого ЄС.

ВИСНОВКИ

На сучасному етапі ринок залізничного транспорту України характеризується низьким рівнем інтегрованості, що зумовлено його монопольною структурою, відсутністю конкуренції, несумісністю технічних стандартів, відсутністю цифрової інфраструктури, а також невідповідністю екологічним вимогам ЄС. Попри часткове нормативне наближення, зокрема у сфері безпеки, ринок залишається закритим як для внутрішніх, так і для зовнішніх операторів, що суперечить принципам відкритого доступу, на яких побудовано сучасну транспортну політику ЄС.

Разом із тим, перспективи інтеграції є обґрунтованими та досяжними за умови реалізації комплексу реформ. Серед них — формування сучасної нормативно-правової бази у сфері залізничного транспорту, створення ефективного регулятора, поетапна лібералізація ринку, оновлення інфраструктури та рухомого складу, перехід до цифрових систем управління рухом та прозорих процедур сертифікації. Важливою умовою виступає приєднання до європейських екологічних ініціатив, таких як Green Deal, CountEmissions EU, механізм ETS та система класифікації екологічно сталих інвестицій (таксономія ЄС). Досвід Італії, Іспанії, Чехії свідчить, що лібералізація ринків призводить до зниження тарифів, зростання пасажиропотоку, підвищення якості послуг та загального оздоровлення сектору.

Україна має потенціал стати повноцінною частиною європейського залізничного простору, однак для цього необхідна активна державна політика, системна імплементація *acquis*, залучення міжнародної фінансової та

експертної допомоги, а також розвиток трансграничної інфраструктури у відповідності до вимог TEN-T. Інтеграція ринку залізничного транспорту до європейського стане інструментом забезпечення енергетичної ефективності, транспортної доступності та економічного зростання України в умовах реалізації цілей сталого розвитку.

Література:

1. Паливода О. М. Стратегії розвитку транспортних підприємств України в умовах європейської інтеграції та війни. Бізнес-інформ, 2023. № 8. URL: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2023-8-185-192> (дата звернення: 06.09.2025).
2. Македон В. В., Дзяд О. В. Ринок автомобільних вантажних перевезень країн ЄС: порівняльна макроекономічна оцінка, Наук. вісник УжНУ, 2022. № 41. С. 65-74 (дата звернення: 06.09.2025).
3. Адамик В., Рожнятовська Д. Актуальні питання міжнародної економічної діяльності українських автоперевізників вантажів у контексті євроінтеграції. Вісник економіки. 2020. № 1. С. 86-101. URL: <https://visnyk.wunu.edu.ua/index.php/visnyk/article/view/1088> (дата звернення: 06.09.2025).
4. Корнійко Я. Р., Валявська Н. О., Міхеев О. П. Аналіз сучасного стану транспортної галузі України у розрізі вантажних перевезень. Економіка та суспільство. 2024. № 70. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-70-70> (дата звернення: 06.09.2025).
5. Beria P., Crozet Y., Guihery L. Competition models and financial sustainability of high-speed open-access passengers rail operators in Europe. European Transport Studies. 2025. Vol. 2. URL: <https://doi.org/10.1016/j.ets.2024.100008> (дата звернення: 06.09.2025).
6. McKinnon, A. Decarbonizing Logistics: Distributing Goods in a Low Carbon World. 1st ed. London: Kogan Page, 2018. URL: <https://www.perlego.com/book/1589442> (дата звернення: 06.09.2025).
7. Dyrhaug, H., & Rayner, T. Transport: evolving EU policy towards a 'hard-to-abate' sector // Handbook on European Union Climate Change Policy and Politics, 2023 (pp. 305—320). DOI: <https://doi.org/10.4337/9781789906981.00035> (дата звернення: 06.09.2025).
8. European Commission. White Paper — Roadmap to a Single European Transport Area — Towards a competitive and resource efficient transport system. Brussels, 28 March 2011. COM(2011)144 final. URL: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:en:PDF> (дата звернення: 07.09.2025).
9. Regulation — EU — 2024/1679 — EN — EUR-Lex. URL: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj> (дата звернення: 07.09.2025).
10. Directive — 2012/34 — EN — EUR-Lex — Europa.eu. URL: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj> (дата звернення: 07.09.2025).
11. Common transport policy: overview. European Parliament. URL: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/common-transport-policy-overview> (дата звернення: 07.09.2025).
12. 52019DC0640 — EN — EUR-Lex — Europa.eu. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52019DC0640> (дата звернення: 07.09.2025).

13. 52020DC0789 — EN — EUR-Lex — Europa.eu. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52020DC0789> (дата звернення: 07.09.2025).

14. Державна служба статистики України. Зовнішньоекономічна діяльність. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 25.09.2025).

15. У 2022 році Укрзалізниця перевезла рекордну кількість пасажирів у сполученні з ЄС. URL: https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/592766/ (дата звернення: 25.09.2025).

16. Пасажирські перевезення Укрзалізницею: дані за 2023 рік. URL: <https://skilky-skilky.info/u-2023-rotsi-pasazhyroperevezennia-ukrzaliznytseiu-do-yes-zrosly-u-2-razy> (дата звернення: 25.09.2025).

17. Characteristics of the railway network in Europe. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Characteristics_of_the_railway_network_in_Europe (дата звернення: 25.09.2025).

18. Привид закону про залізничний транспорт. URL: https://cfts.org.ua/articles/privid_zakonu_pro_zaliznichnyi_transport_2059 (дата звернення: 25.09.2025).

19. Перші рейси євроколією стартували: з Ужгорода до Братислави, Будапешта та Відня, Мінрозвитку. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/pershi-reisy-ievrokoliieiu-startuvaly-z-uzhhoroda-do-bratyslavy-budapeshta-ta-vidnia-minrozvytku> (дата звернення: 29.09.2025).

References:

1. Palyvoda, O. M. (2023), "Strategies for the development of transport enterprises of Ukraine in the context of European integration and war", *Business Inform*, vol. (8). <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2023-8-185-192>.

2. Makedon, V. V. and Dziad, O. V. (2022), "The market of road freight transport in EU countries: a comparative macroeconomic assessment", *Scientific Bulletin of Uzhhorod National University*, vol. (41), pp. 65—74.

3. Adamik, V. and Rozhniatovska, D. (2020), "Current issues of international economic activity of Ukrainian road freight carriers in the context of European integration", *Visnyk ekonomiky*, vol. (1), pp. 86-101, available at: <https://visnyk.wunu.edu.ua/index.php/visnyk/article/view/1088> (Accessed 06 September 2025).

4. Korniiiko, Ya. R., Valiavska, N. O. and Mikheiev, O. P. (2024), "Analysis of the current state of Ukraine's transport industry in the context of freight transportation", *Economy and Society*, vol. (70). <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-70-70>.

5. Beria, P., Crozet, Y. and Guihery, L. (2025), "Competition models and financial sustainability of high-speed open-access passenger rail operators in Europe", *European Transport Studies*, vol. 2, 100008. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ets.2024.100008>.

6. McKinnon, A. (2018), *Decarbonizing Logistics: Distributing Goods in a Low Carbon World*, 1st ed., Kogan Page, London, UK, available at: <https://www.perlego.com/book/1589442> (Accessed 06 September 2025).

7. Dyrhaug, H., & Rayner, T. (2023), "Transport: evolving EU policy towards a 'hard-to-abate' sector", *Handbook on European Union Climate Change Policy and*

Politics, pp. 305—320. DOI: <https://doi.org/10.4337/9781789906981.00035>.

8. European Commission. (2011), "White Paper — Roadmap to a Single European Transport Area — Towards a competitive and resource efficient transport system. Brussels, 28 March 2011. COM(2011)0144 final", available at: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF> (Accessed 07 September 2025).

9. European Parliament and of the Council (2024), "Regulation (EU) 2024/1679", available at: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj> (Accessed 07 September 2025).

10. European Parliament and of the Council (2012), "Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council establishing a single European railway area", available at: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj> (Accessed 07 September 2025).

11. European Parliament. (2025), "Common transport policy: overview", available at: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/common-transport-policy-overview> (Accessed 07 September 2025).

12. European Commission. Communication: (2019), "The European Green Deal, COM(2019) 640 final", available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52019DC0640> (Accessed 07 September 2025).

13. European Commission. (2020), "Communication: Sustainable and Smart Mobility Strategy, COM(2020) 789 final", available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52020DC0789> (Accessed 07 September 2025).

14. State Statistics Service of Ukraine. (2025), "Foreign economic activity", available at: <https://www.ukrstat.gov.ua> (Accessed 25 September 2025).

15. Ukranews (2023), "In 2022, Ukrzaliznytsia carried a record number of passengers in services with the EU", available at: <https://ukranews.com/ua/news/911375-u-2022-rotsi-ukrzaliznytsya-perevezla-rekordnu-kilkist-pasazhyriv-u-spoluchenni-z-yes> (Accessed 25 September 2025).

16. skilky-skilky.info (2024), "Passenger transportation by Ukrzaliznytsia: data for 2023", available at: <https://skilky-skilky.info/u-2023-rotsi-pasazhyroperevezennia-ukrzaliznytseiu-do-yes-zrosly-u-2-razy> (Accessed 25 September 2025).

17. Eurostat. (2025), "Characteristics of the railway network in Europe", available at: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Characteristics_of_the_railway_network_in_Europe (Accessed 25 September 2025).

18. Center for Transport Strategies (CFTS). (2025), "The ghost of the railway transport law", available at: https://cfts.org.ua/articles/privid_zakonu_pro_zaliznichnyi_transport_2059 (Accessed 25 September 2025).

19. Government portal (2025), "First standard-gauge trains departed from Uzhhorod to Bratislava, Budapest and Vienna", available at: <https://www.kmu.gov.ua/news/pershi-reisy-ievrokoliieiu-startuvaly-z-uzhhoroda-do-bratyslavy-budapeshta-ta-vidnia-minrozvytku> (Accessed 29 September 2025).

Стаття надійшла до редакції 22.10.2025 р.