

УДК 338

ЄВРОІНТЕГРАЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ: ВИКЛИКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ

EUROPEAN INTEGRATION OF RAILWAY TRANSPORT: CHALLENGES AND PROSPECTS

В. Ю. Синенко¹, Л.В. Марценюк¹

¹Український державний університет науки і технологій (м Дніпро)

V. U. Synenko¹, L. Martseniuk (Prof.)¹

¹Ukrainian State University of Science and Technologies (Dnipro)

Євроінтеграція залізничного транспорту України розпочато, вона визначається стратегічним вектором розвитку, що передбачає комплексну модернізацію інфраструктурних об'єктів, приведення до єдиного стандарту нормативно-правової бази та поглиблення партнерства з Європейським Союзом [1]. Цей процес супроводжується низкою серйозних перешкод (в першу чергу, відсутність потужного фінансування), але водночас відкриває перед Україною подальші привабливі перспективи.

Однією з ключових проблем є невідповідність ширини залізничної колії: в Україні цей показник сягає 1520 мм, тоді як у країнах ЄС переважає колія шириною 1435 мм. Це ускладнює організацію прямих перевезень та вимагає застосування складних технічних рішень, зокрема, заміни візків або спорудження спільних колій. Разом з тим, значна частина інфраструктурних об'єктів залізниці та рухомого складу потребує термінового оновлення, що потребує значних фінансових ресурсів [2-5]. Рекомендуємо застосувати концесію задля залучення додаткових коштів на розвиток залізниці.

Попри ці виклики, Україна енергійно докладає зусиль для інтеграції до європейської залізничної інфраструктури (в першу чергу, імplementовані деякі європейські норми в українське законодавство). Активно втілюються проєкти з будівництва колій, що відповідають європейським вимогам, наприклад, ділянка між Чопом та Ужгородом, яка відкриває шлях до повноцінного транспортного сполучення з країнами Європейського Союзу (в цьому процесі залучені і науковці УДУНТ). Передбачено також створення нових залізничних коридорів, які з'єднають українські міста з важливими європейськими хабами, що сприятиме економічному розвитку та поліпшенню логістичних процесів. Науковці УДУНТ розробили модель пасажирського хабу, який може бути реалізовано найближчим часом за умови належного фінансування.

Європейський Союз надає Україні суттєву фінансову та технічну допомогу в межах програм підтримки транспортної інфраструктури, серед

яких Connecting Europe Facility (CEF). Це дає змогу реалізовувати великі проекти з оновлення залізничного транспорту та наближає стандарти безпеки й управління до європейських норм, адже саме безпека та запровадження принципів сталого розвитку на залізничному транспорті є ключовими [6].

У цій ситуації ключовим кроком є впровадження автоматизованої системи перелаштування коліс, що дасть змогу потягам пристосовуватися до різних стандартів, уникнувши тривалих простоїв для технічного обслуговування [7-10]. Ця система, що має бути реалізована в Україні за підтримки іспанської компанії Adif, коштуватиме близько 15 мільярдів євро (тут зрозуміло, що власним коштом Україна не обійдеться, тож доведеться залучати інші країни-партнери) та покликана забезпечити безперебійне сполучення між українською та європейською залізничними мережами.

Підсумовуючи, євроінтеграція залізниці України – процес непростий, але важливий, який відкриває нові перспективи для розвитку країни, для зміцнення іміджу залізничного транспорту та країни в цілому. Успішне вирішення наявних проблем та ефективне використання наявних можливостей сприятиме створенню сучасної, безпечної та ефективної залізничної системи, інтегрованої в європейський транспортний простір.

[1] Перспективи Укрзалізниці: від міжнародної експансії до банкрутства. URL: <https://trans.info/ua/perspektyvy-ukrзалізnyi-vid-mizhnarodnoyi-ekspansiyi-do-bankrutstva-395028>

[2] Марценюк Л.В. Важливість збереження економічної безпеки українських залізниць в умовах реформування та відновлення. Науковий вісник ДДУВС, № 3, 2023. С. 26-33. DOI: 10.31733/2078-3566-2023-3-26-33

[3] Марценюк Л.В., Наливайко Л.Р. «Безбар’єрна Україна»: проблеми та перспективи. № 4 (2023): Нове українське право. С. 82-93. DOI: <https://doi.org/10.51989/NUL.2023.4.11> URL: <http://newukrainianlaw.in.ua/index.php/journal/article/view/516/467>

[4] О. Мельник, Л. В. Марценюк, М. І. Міщенко, О. П. Власова. Розробка науково-методичного підходу до планування процесів інноваційного розвитку залізниць. Електронне фахове видання «Ефективна економіка», №2, 2019 рік. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6875>

[5] А. О. Бандурко, Л. В. Марценюк, О. П. Власова. Альтернативні напрями розвитку пасажирських залізничних компаній в Україні. Електронне фахове видання «Ефективна економіка», №3, 2019 рік. URL:

[6] Марценюк Л. В., Запорожець В. М. Парадигма інноваційного розвитку залізничних компаній. Економіка та держава. 2020. № 2. С. 32-38. DOI: [10.32702/2306-6806.2020.2.32](https://doi.org/10.32702/2306-6806.2020.2.32) URL: http://www.economy.in.ua/pdf/2_2020/8.pdf

[7] Марценюк Л. В., Грабовська Г. В. Стратегія інноваційного розвитку пасажирських компаній. Економіка та держава. 2020. № 3. С. 37-41. DOI: [10.32702/2306-6806.2020.3.37](https://doi.org/10.32702/2306-6806.2020.3.37) URL: http://www.economy.in.ua/pdf/3_2020/9.pdf

[8] Марценюк Л.В., Міщенко М.І., Чернова Н.С. Визначення доцільності залучення інвестицій на концесійній основі на залізничному транспорті в Україні. «Ефективна економіка», № 9 2020, С. 4-11. DOI: [10.32702/2306-6806.2020.9.4](https://doi.org/10.32702/2306-6806.2020.9.4) URL: http://www.economy.in.ua/pdf/9_2020/3.pdf

[9] Марценюк Л. В., Батмангліч К. Економічна безпека українських залізниць: шляхи виходу з кризи. Науковий журнал ДДУВС. №3, 2021. С. 297-303. DOI: 10.31733/2078-3566-2021-3-297-303.

[10] Марценюк Л. В., Наливайко Л.Р. Мінімізація юридичних ризиків суб'єктів господарювання як важливий аспект національної безпеки України. Herald of Zaporizhzhia National University. Jurisprudence No. 2. 2021. С. 11-18. DOI <https://doi.org/10.26661/2616-9444-2021-2-02> URL: <http://www.law.journalsfznu.zp.ua/archive/visnik-2-2021/2.pdf>