

**Чеховська М. М.**

*доктор економічних наук, професор,  
завідувач кафедри фінансово-економічної безпеки  
Національної академії Служби безпеки України*

**Столяренко О. М.**

*доктор економічних наук, доцент,  
професор кафедри фінансово-економічної безпеки  
Національної академії Служби безпеки України*

**Лісовська О. Л.**

*кандидат економічних наук, доцент,  
доцент кафедри фінансово-економічної безпеки  
Національної академії Служби безпеки України*

**Chekhovska Mariia**

*Doctor of Economics, Professor,  
Head of Financial and Economic Security Department,  
National Academy of Security Service of Ukraine*

**Stoliarenko Olena**

*Doctor of Economics, Associate Professor  
Professor of Financial and Economic Security Department  
National Academy of Security Service of Ukraine*

**Lisovska Olena**

*Candidate of Economics, Associate Professor  
Associate Professor of Financial and Economic Security Department  
National Academy of Security Service of Ukraine*

## ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ВИМІР РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ ЯК ОБ'ЄКТУ КРИТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

**Анотація.** Стаття присвячена актуальним питанням трансформації вітчизняного залізничного транспорту в контексті європейської інтеграції нашої держави та відродження транспортної системи внаслідок руйнувань, завданих збройною агресією Російської Федерації проти України. Автори розглядають такі напрямки євроінтеграційних спрямувань залізничного транспорту, як правові, економічні, технологічні та безпекові. Останні два напрямки безпосередньо пов'язані із відношенням залізничного транспорту до об'єктів критичної інфраструктури. Зокрема, зважаючи на досвід держав-членів Європейського Союзу, саме залізничний транспорт є складовою підвищення військової мобільності країни, яка полягає у спрощенні та стандартизації процедур транскордонних військових перевезень. На думку авторів, саме європейський вектор розвитку залізничного транспорту України не лише покращить економічне становище галузі, а й сприятиме підвищенню рівня обороноздатності як нашої держави, так і держав-членів Європейського Союзу.

**Ключові слова:** європейська інтеграція, залізничний транспорт, критична інфраструктура, збройна агресія, трансформація, військова мобільність.

**Постановка проблеми.** В контексті визначення європейського майбутнього Української держави необхідним є приведення усіх її нормативно-правових, економічних, організаційно-управлінських засад до відповідних стандартів Європейського Союзу. Залізничний транспорт, один із складових економічної системи держави, є важливим елементом розвитку як конкретної країни, так і чинником поглиблення зв'язків сучасного глобалізованого світу. Зважаючи на зазначене, важливою передумовою реалізації євроінтеграційних прагнень України, є приведення вітчизняного залізничного транспорту до визначених Європейським Союзом стандартів у цій сфері, активізація роботи із впровадження спільних взаємовигідних проєктів та колективні дії із відновлення нашої держави внаслідок руйнувань, спричинених повномасштабного збройною агресією Російської Федерації проти України, що розпочалася 24 лютого 2022 року.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Правові аспекти, що регламентують інтеграцію залізничного транспорту України у європейську транспортну мережу, було опрацьовано в роботах Я. Казюк, Р. Сірка та О. Тітова.

Досвід реформування залізничного транспорту провідних європейських країн проаналізовано у наукових працях Ю. Бараша. Євроінтеграційні спрямування залізничного транспорту України досліджували З. Двудіт, О. Карпенко, В. Орлова, І. Паламарчук, А. Стрілець. Іноземний, зокрема європейський досвід захисту залізничного транспорту як об'єкту критичної інфраструктури вивчала М. Потетюєва. Аналіз наукових досліджень вітчизняних вчених дав змогу зробити висновок про недостатню їх увагу до сучасних аспектів євроінтеграційних спрямувань залізничного транспорту України відповідно до теперішнього етапу розвитку нашої держави, що зумовило мету дослідження.

**Формулювання цілей статті (постановка завдання).**

Зважаючи на зазначене, стаття присвячена дослідженню сучасного стану інтеграції залізничного транспорту України, як об'єкту критичної інфраструктури, у європейську транспортну мережу, зважаючи на повномасштабну збройною агресією Російської Федерації проти нашої держави.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Потужним акселератором впровадження європейського вибору майбутнього України є, безумовно, Угода про асоціацію

між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, яка була ратифікована відповідним Законом України 16 вересня 2014 року. В контексті підписання вказаної Угоди перед Україною стоїть завдання впровадження положень 7 директив та 4 регламентів Європейського Парламенту та Ради, зокрема для залізничного транспорту:

«в частині доступу до ринку та інфраструктури:

– Директива Ради № 91/440/ЄЕС від 29 липня 1991 року про розвиток залізниць Співтовариства, в частині запровадження незалежності в управлінні та покращання фінансової ситуації, а також забезпечення розподілу між управлінням інфраструктурою та транспортними операціями;

– Директива Ради № 95/10/ЄС від 19 червня 1995 року про ліцензування залізничних підприємств, в частині запровадження ліцензій згідно визначених статей;

– Директива 2001/14/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 26 лютого 2001 року про розділення пропускної здатності залізничної інфраструктури і стягнення зборів за користування залізничною інфраструктурою;

– Регламент (ЄС) № 913/2010 Європейського Парламенту і Ради від 22 вересня 2010 року, стосовно Європейської залізничної мережі для конкурентоздатності вантажних перевезень;

в частині виконання технічних умов та техніки безпеки:

– Директива № 2004/49/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 29 квітня 2004 року про безпеку залізниць у Співтоваристві, яка вносить зміни до Директиви Ради 96/18/ЄС про ліцензування підприємств залізничного транспорту та до Директиви 2001/14/ЄС про розділення пропускної здатності залізничних інфраструктур та стягнення платежів за використання залізничної інфраструктури та про сертифікацію безпеки (Директива про безпеку на залізницях);

– Директива № 2007/59/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року про сертифікацію машиністів локомотивів та поїздів в залізничній системі Співтовариства.

в частині стандартизації рахунків та статистики:

– Регламент Ради № 1192/69 від 26 червня 1969 року про спільні правила стандартизації звітності підприємств залізничного транспорту;

в частині інтероперабельності:

– Директива № 2008/57/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 17 червня 2008 року про інтероперабельність залізничної системи в межах Співтовариства;

в частині комбінованих перевезень:

– Директива Ради № 92/106/ЄЕС від 7 грудня 1992 року про встановлення спільних правил для окремих видів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами;

також мають бути впроваджені Регламент № 1370/2007 Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року про громадські пасажирські перевезення залізничним та автомобільним транспортом та скасування Регламентів Ради № 1191/69 та № 1107/70, а також Регламент Ради № 1371/2007 Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року про права та обов'язки пасажирів, які користуються залізничним транспортом» [2].

Варто зауважити, що положення всіх зазначених Директив та Регламентів мають бути впроваджені нашою державою протягом наступних 8 років з дати набрання чинності зазначеної Угоди, а саме з 1 вересня 2017 року. Нормативно-правовим актом, який би здебільшого акумулював основні положення вищевказаних європейських норм, має стати новий Закон України «Про залізничний транспорт України».

Активізація з 24 лютого 2022 року Російською Федерацією збройної агресії проти України змусила як нашу державу, так і Європейський Союз актуалізувати напрямки співпраці.

По-перше, черговий раз доведено, що залізничний транспорт має стратегічне значення, адже саме завдяки його цілодобовій чіткій роботі здійснюються евакуаційні та військові перевезення. Зважаючи на досвід України, Європейським Союзом розпочато фінансування інфраструктурних проєктів в межах 1,7 млрд. євро, метою яких є збільшення обороноздатності його держав-членів [3]. Передбачається, що зазначені кошти будуть спрямовані на підвищення воєнної мобільності, зокрема укріплення залізничної інфраструктури, у тому числі шляхів сполучення та мостів для руху більшої кількості вантажних потягів, а також розширення транспортного сполучення з військовими базами НАТО та аеропортами [4].

По-друге, російська збройна агресія обґрунтувала необхідність перебудови вітчизняної колії на європейський стандарт, що з одного боку унеможливить користування залізничних шляхів сполучення ворогом, а з іншого – збільшить пропускну спроможність для співробітництва нашої держави з країнами Європи. Аналогічне завдання також постало перед країнами Балтії, адже в Литві, Латвії та Естонії, як і в Україні, розмір колії складає 1520 мм, а не стандартні для інших європейських держав 1435 мм. Більше того, завдяки проєкту Rail Baltica, метою якого є з'єднання Польщі із країнами Балтії, є кардинальна трансформація залізничних шляхів сполучення, тобто не лише їх перехід на європейський стандарт колії, а й побудова нових – із півночі на південь як альтернативи радянській орієнтації із заходу на схід [3].

Цікаво, що в розвиток думки переходу на європейський стандарт українських залізниць представники Литви виступили із пропозицією щодо підвищення обороноздатності нашої країни, ідея якої полягає у створенні так званих «розривних точок», тобто першочергове переобладнання на європейський стандарт залізничних колій, що поєднують кордони України з Російською Федерацією та Білорусією, для унеможливлення використання російською армією українських залізничних шляхів сполучення для перевезення військових підрозділів, озброєння та боєприпасів [5]. Передбачається, що під зазначений проєкт, який визначається як проєкт реконструкції, можна буде отримати фінансування від Європейською Комісією.

По-третє, залізничний транспорт є підсектором критичної інфраструктури, що визначено у національному законодавстві, зокрема у Постанові Кабінету Міністрів України від 9 жовтня 2020 року № 1109 «Деякі питання об'єктів критичної інфраструктури», та підсектором європейської критичної інфраструктури у Директиві Ради Європейського Союзу 2008/114/EF від 8 грудня 2008 року щодо запровадження та призначення європейської критичної інфраструктури та оцінки необхідності її кращого захисту. Зазначене набуває особливого значення в контексті запобігання, готовності та реагування на терористичні загрози, у тому числі з боку Російської Федерації.

В контексті європейських та євроінтеграційних спрямувань нашої країни, нам здається цікавим досвід європейських країн щодо реалізації проєкту «Військова мобільність» структурою Постійне структуроване співробітництво (PESCO, Permanent Structured Cooperation) для зміцнення безпеки та оборони Співдружності, мета якого полягає у поглибленні оборонної співпраці між державами-членами Європейського Союзу.

Проєкт «Військова мобільність», як політико-стратегічну платформу з обговорення проблем та їх вирішення

із покращення військової мобільності, було започатковано на тлі збройної агресії Російської Федерації проти України рішенням Ради Європейського Союзу від 25 червня 2018 року. Передбачається, що вказаний проєкт підтримує зобов'язання держав-членів Європейського Союзу щодо спрощення та стандартизації процедур транскордонних військових перевезень, у тому числі й залізничних. Його метою є забезпечення безперешкодного пересування військовослужбовців та військових вантажів у межах Європейського Союзу, у тому числі за рахунок уникнення тривалих бюрократичних процедур [6].

Так, в рамках покращення транспортної інфраструктури як для військових, так і для цивільних цілей, Європейським Союзом було відібрано 22 проєкти та надано 339 млн. євро з Фонду військової мобільності, з яких 160 млн. євро пішли на покращення інфраструктури залізничного транспорту для забезпечення руху більших і важчих потягів [7]. Фінансування заходів із впровадження військової мобільності покликане розвивати транспортну інфраструктуру, яку можна використовувати у подвійному форматі, зокрема для регулярних пасажирських та вантажних перевезень, а також й для переміщення військовослужбовців та військових вантажів.

Також кошти Фонду будуть спрямовуватися на збільшення пропускної здатності залізниць, морських портів, аеропортів та автомобільних доріг в рамках спільної роботи європейської енергетичної, транспортної та цифрової системи.

Варто зазначити, що здебільшого буде фінансуватися модернізація залізничних станцій та колійного господарства для обслуговування вантажних цивільних і військових потягів довжиною 740 метрів, оскільки на сьогодні їх довжина складає максимально лише 600 метрів. Крім того, вимоги військової мобільності стосуються також й підвищення якості інфраструктури на відповідних залізничних ділянках, а також швидкості руху потягів.

Наголосимо, що в рамках реалізації військової мобільності мають бути врегульовані три складові:

– військові вимоги, тобто розробка військових вимог до транспортної інфраструктури та географічних даних є відправною точкою для ефективного та скоординованого підходу до військової мобільності в Європейському Союзі;

– транспортна інфраструктура, тобто інфраструктурна політика та відповідні інвестиції пропонують можливість для більшої та скоординованої взаємодії між цивільними та військовими потребами;

– регуляторні та процедурні питання, тобто спрощення митних процедур для військових операцій та оцінка необхідності узгодження правил перевезення небезпечних військових вантажів, отримання дозволів на транскордонне пересування [8].

На нашу думку, євроінтеграційні спрямування України у сфері залізничного транспорту можна поділити на такі напрямки:

– правові, тобто імплементація норм законодавства Європейського Союзу у вітчизняну нормативно-правову базу, у тому числі відомчого характеру;

– економічні, тобто можливість залучати кошти Європейського Союзу або його держав-членів для трансформації залізничного транспорту та його адаптації до норм та стандартів Співтовариства;

– техніко-технологічні, тобто приведення вітчизняних технічних та технологічних норм у сфері залізничного транспорту до стандартів Європейського Союзу;

– безпекові, тобто сумісність відповідних українських та європейських характеристик мікро- та макrorівня, а саме безпеки транспортних засобів, руху, та забезпечення національної безпеки із врахуванням розвиненої мережі залізничного транспорту, у тому числі зважаючи на потреби сектору безпеки і оборони.

**Висновки.** Зважаючи на зазначене, залізничний транспорт України має пройти великий шлях до реалізації галузевих та національних євроінтеграційних спрямувань. Сьогодні, на етапі надання відсічі збройній агресії Російської Федерації, актуальним є напрямок, що забезпечує здатність залізничного транспорту, як об'єкту критичної інфраструктури, додати додаткові оборонні можливості вітчизняному сектору безпеки і оборони, у тому числі, зважаючи на досвід провідних держав-членів Європейського Союзу. Адже саме залізничний транспорт максимально забезпечує потреби у перевезеннях як цивільних громадян, так і вантажів військового спрямування.

Важливо також розуміти, що після звільнення тимчасово окупованих територій Українська держава має не відновлювати зруйновану війною інфраструктуру, у тому числі залізничну, а повністю її трансформувати у сучасну, передову та інноваційну, інтегровану у європейську транспортну систему.

Серед перспектив подальших досліджень можна зазначити опрацювання нових напрямків застосування європейського досвіду у використанні залізничного транспорту як дієвої складової у забезпеченні потреб обороноздатності держави.

#### Список використаних джерел:

1. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_011#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text) (дата звернення: 26.08.2022).
2. Додаток XXXII до Глави 7 «Транспорт» Розділу V «Економічне і галузеве співробітництво» Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. URL: [https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/ugoda-pro-asociaciyu/32\\_Annex.pdf](https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/ugoda-pro-asociaciyu/32_Annex.pdf) (дата звернення: 26.08.2022).
3. European rail line caught up in geopolitics stemming from Ukraine war. URL: <https://www.trains.com/trn/news-reviews/news-wire/european-rail-line-caught-up-in-geopolitics-stemming-from-ukraine-war/> (дата звернення: 06.09.2022).
4. Europe's roads and railways aren't fit for a fight with Russia. URL: [https://www.politico-eu.translate.google.com/article/europe-military-mobility-budget-slammed-as-almost-nothing-to-tackle-russia-challenge/?\\_x\\_tr\\_sl=en&\\_x\\_tr\\_tl=ru&\\_x\\_tr\\_hl=ru&\\_x\\_tr\\_pto=sc](https://www.politico-eu.translate.google.com/article/europe-military-mobility-budget-slammed-as-almost-nothing-to-tackle-russia-challenge/?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=ru&_x_tr_hl=ru&_x_tr_pto=sc) (дата звернення: 06.09.2022).
5. The rails of war: An EU railway initiative for the defence of Ukraine. URL: [https://lithuaniantribune.com/the-rails-of-war-an-eu-railway-initiative-for-the-defence-of-ukraine/?fbclid=IwAR25MX0UuPkwWniPQ\\_L0mY55YTWbTi1iF\\_uaTOUII\\_mvcjAkP8uIIA-kKNw](https://lithuaniantribune.com/the-rails-of-war-an-eu-railway-initiative-for-the-defence-of-ukraine/?fbclid=IwAR25MX0UuPkwWniPQ_L0mY55YTWbTi1iF_uaTOUII_mvcjAkP8uIIA-kKNw) (дата звернення: 06.09.2022).
6. Military Mobility. URL: <https://www.pesco.europa.eu/project/military-mobility/> (дата звернення: 06.09.2022).
7. Railway infrastructure benefits from EU Military Mobility fund. URL: <https://www.railtech.com/infrastructure/2022/04/14/railway-infrastructure-benefits-from-eu-military-mobility-fund/?gdp=accept> (дата звернення: 06.09.2022).
8. Military Mobility. URL: [https://defence-industry-space.ec.europa.eu/eu-defence-industry/military-mobility\\_en](https://defence-industry-space.ec.europa.eu/eu-defence-industry/military-mobility_en) (дата звернення: 06.09.2022).

References:

1. Association Agreement between Ukraine, on the one hand, and the European Union, the European Atomic Energy Community and their member states, on the other hand. Available at: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_011#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text) (accessed 26 August 2022).
2. Appendix XXXII to Chapter 7 «Transport» of Chapter V «Economic and sectoral cooperation» of the Association Agreement between Ukraine, on the one hand, and the European Union, the European Atomic Energy Community and their member states, on the other hand. Available at: [https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/ugoda-pro-asociaciyu/32\\_Annex.pdf](https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/ugoda-pro-asociaciyu/32_Annex.pdf) (accessed 26 August 2022).
3. European rail line caught up in geopolitics stemming from Ukraine war. Available at: <https://www.trains.com/trn/news-reviews/news-wire/european-rail-line-caught-up-in-geopolitics-stemming-from-ukraine-war/> (accessed 6 September 2022).
4. Europe's roads and railways aren't fit for a fight with Russia. Available at: [https://www-politico-eu.translate.goog/article/europe-military-mobility-budget-slammed-as-almost-nothing-to-tackle-russia-challenge/?\\_x\\_tr\\_sl=en&\\_x\\_tr\\_tl=ru&\\_x\\_tr\\_hl=ru&\\_x\\_tr\\_pto=sc](https://www-politico-eu.translate.goog/article/europe-military-mobility-budget-slammed-as-almost-nothing-to-tackle-russia-challenge/?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=ru&_x_tr_hl=ru&_x_tr_pto=sc) (accessed 6 September 2022).
5. The rails of war: An EU railway initiative for the defence of Ukraine. Available at: [https://lithuaniatribune.com/the-rails-of-war-an-eu-railway-initiative-for-the-defence-of-ukraine/?fbclid=IwAR25MX0UuPkxWniPQ\\_L0mY55YTWbTIt1iF\\_uaTOUII mvcjAkP8uIIA-kKNw](https://lithuaniatribune.com/the-rails-of-war-an-eu-railway-initiative-for-the-defence-of-ukraine/?fbclid=IwAR25MX0UuPkxWniPQ_L0mY55YTWbTIt1iF_uaTOUII mvcjAkP8uIIA-kKNw) (accessed 6 September 2022).
6. Military Mobility. Available at: <https://www.pesco.europa.eu/project/military-mobility/> (accessed 6 September 2022).
7. Railway infrastructure benefits from EU Military Mobility fund. Available at: <https://www.railtech.com/infrastructure/2022/04/14/railway-infrastructure-benefits-from-eu-military-mobility-fund/?gdp=accept> (accessed 6 September 2022).
8. Military Mobility. Available at: [https://defence-industry-space.ec.europa.eu/eu-defence-industry/military-mobility\\_en](https://defence-industry-space.ec.europa.eu/eu-defence-industry/military-mobility_en) (accessed 6 September 2022).

EUROPEAN DIMENSION DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT OF UKRAINE  
AS A CRITICAL INFRASTRUCTURE FACILITY

**Summary.** In the article, the authors analyze the main components of the European integration directions of railway transport of Ukraine, the feature of which is the activation of armed aggression against our state by the Russian Federation. The methodological basis of the research is the current works of domestic scientists, as well as analytical materials on the problems of the European integration of railway transport of Ukraine. To solve the set goal, we used the following forms, methods and methods of research: as historical – for researching the processes of the European integration of railway transport of Ukraine into the transport system of the European Union, methods of analyzing scientific literature regarding the disclosure of the features of the European integration of domestic railway transport, an abstract-logical method for theoretical generalization and formulation of research conclusions, etc. The authors prove that the intensification of armed aggression against Ukraine by the Russian Federation on February 24, 2022 forced both our state and the European Union to update the directions of cooperation. This is due to the fact that railway transport is of strategic importance, because it is thanks to its round-the-clock clear operation that evacuation and military transports are carried out. In addition, Russian armed aggression substantiated the need to rebuild the domestic track to the European standard, which, on the one hand, will make it impossible for the enemy to use railway communication routes, and on the other hand, will increase the carrying capacity for the cooperation of our state with European countries. Also, the authors emphasize that railway transport is an object of critical infrastructure, which requires special approaches to its protection. In general, the authors consider such directions of European integration directions of railway transport as legal, economic, technological and safety. Taking into account the experience of the member states of the European Union, rail transport is a component of increasing the country's military mobility, which consists in simplifying and standardizing the procedures of cross-border military transport. According to the authors, it is the European vector of railway transport development in Ukraine that will not only improve the economic situation of the industry, but also contribute to the improvement of the defense capability of both our country and the member states of the European Union.

**Key words:** European integration, railway transport, critical infrastructure, armed aggression, transformation, military mobility.