

УДК 656.2:338.47(477):339.923

DOI: <https://doi.org/10.30838/EP.215.296-305>**Архипенко С.О.**

Національний транспортний університет

Arkhypenko Serhii

National Transport University

<https://orcid.org/0009-0007-4197-0598>**Пилипенко О.В.**

кандидат економічних наук

Національний транспортний університет

Pylypenko Olena

PhD in Economic Sc.

National Transport University

<https://orcid.org/0000-0003-3096-2377>

ДОРОЖНЯ КАРТА РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ НА ШЛЯХУ ДО ЄДИНОГО ЄВРОПЕЙСЬКОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ПРОСТОРУ

У статті досліджено законодавчі та інституційні реформи залізничного транспорту України в контексті імплементації *acquis* ЄС. Розкрито значення Директиви 2012/34/ЄС, Четвертого залізничного пакета та Плану *Ukraine Facility* для формування конкурентного ринку перевезень, недискримінаційного доступу до інфраструктури й інтеграції до Єдиного європейського залізничного простору. Проаналізовано перспективи функціонального розмежування АТ «Укрзалізниця», створення незалежного оператора інфраструктури, органу безпеки та бюро розслідувань. Особливу увагу приділено запровадженню *Access Charge*, *PSO*-контрактів, технічних специфікацій інтероперабельності та цифрового моніторингу реформ. Визначено ключові ризики, пов'язані з війною, фінансуванням, інституційною спроможністю та затримками законодавчих змін. Визначено напрями подальшої реформи.

Ключові слова: залізничний транспорт, європейська інтеграція, *acquis* ЄС, реформа залізничного транспорту, Єдиний європейський залізничний простір, інтероперабельність, безпека залізничного руху, оператор інфраструктури, зобов'язання щодо надання публічних послуг (*PSO*), *TEN-T*.

ROADMAP FOR THE REFORM OF UKRAINE'S RAILWAY TRANSPORT TOWARDS THE SINGLE EUROPEAN RAILWAY AREA

The article addresses the transformation of Ukraine's railway sector under the requirements of European integration and explains why this process is especially relevant for a country that must simultaneously preserve transport resilience, restore damaged infrastructure, improve governance, and prepare the market for deeper interaction with the European transport system. The purpose of the study is to determine the main legal, institutional, and economic directions of railway reform, to assess their internal coherence, and to identify the conditions necessary for their practical implementation.

The research is based on a systematic and problem-oriented approach. Comparative analysis was used to examine the relationship between the current Ukrainian model and the principles applied in the European railway area; structural and functional analysis helped to distinguish the roles of infrastructure management, transport operations, safety supervision, and public service provision; institutional analysis was applied to evaluate the capacity of public authorities and sectoral bodies; and synthesis was used to formulate an integrated reform model.

The results show that successful transformation requires coordinated changes at three interconnected levels. The legal level should create clear rules for market access, safety, interoperability, and public service obligations. The institutional level should ensure functional independence, transparent allocation of responsibilities, effective supervision, and professional accident investigation. The economic level should introduce transparent infrastructure charging, predictable compensation for socially necessary passenger services, and conditions for fair competition and investment. The study also establishes that isolated legislative changes will not produce sustainable effects without secondary regulation, stable financing, qualified personnel, digital monitoring, and realistic transition periods.

The practical value of the results lies in their use for preparing reform road maps, sequencing legislative initiatives,

ISSN друкованої версії: 2224-6282

ISSN електронної версії: 2224-6290

© Архипенко С.О., Пилипенко О.В., 2026

designing institutional responsibilities, assessing implementation risks, and improving coordination between government bodies, the national railway company, market participants, and international partners. This supports a consistent and measurable reform.

Keywords: railway transport, European integration, EU acquis, railway reform, Single European Railway Area, interoperability, railway safety, infrastructure manager, public service obligations (PSO), TEN-T.

JEL classification: F15, K23, K33, L15, L51, L92, R48.

Постановка проблеми. Реформування залізничного транспорту України є одним із ключових напрямів європейської інтеграції та водночас важливим практичним завданням забезпечення економічної стійкості, мобільності населення, обороноздатності й відновлення держави.

Чинна модель функціонування галузі зберігає високий рівень монополізації, поєднання функцій перевізника та управителя інфраструктури, непрозорість окремих фінансових потоків, недосконалість тарифного регулювання і недостатню інституційну незалежність органів нагляду. Це ускладнює формування конкурентного ринку, недискримінаційний доступ до залізничної інфраструктури, залучення інвестицій та інтеграцію України до Єдиного європейського залізничного простору.

Особливої актуальності проблема набуває в умовах війни, руйнування інфраструктури, обмежених бюджетних ресурсів і необхідності одночасно підтримувати безперервність перевезень та впроваджувати європейські стандарти безпеки й інтероперабельності. Наукове значення теми полягає у потребі системного осмислення взаємозв'язку правових, інституційних та економічних складових реформи, визначення послідовності їх реалізації та оцінювання ризиків переходу від монопольної моделі до конкурентного середовища. Практичне значення дослідження зумовлене необхідністю підготовки дієвих законодавчих рішень, створення незалежного оператора інфраструктури, органу безпеки та бюро розслідувань, запровадження прозорості плати за доступ до мережі й договорів PSO.

Вирішення зазначених завдань сприятиме підвищенню ефективності управління, фінансової прозорості, якості послуг, безпеки перевезень та інвестиційної привабливості галузі, а також прискорить інтеграцію національної транспортної системи до TEN-T і європейського ринку транспортних послуг. Відсутність узгодженого механізму реалізації реформ нині може посилити технологічне відставання, поглибити фінансові дисбаланси та знизити спроможність залізниці виконувати стратегічні функції в умовах післявоєнного відновлення.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Сучасні дослідження реформування залізничного транспорту України формують такі взаємопов'язані напрями, адаптацію законодавства до *acquis* ЄС, інституційне розмежування функцій, лібералізацію ринку, технічну інтероперабельність і модернізацію інфраструктури. С. Архипенко та О. Цвірко комплексно аналізують імплементацію європейського залізничного законодавства, наголошуючи на необхідності поєднання правових, управлінських, технічних і соціально-економічних змін [1]. У стратегії JASPERS щодо інтеграції

залізничних систем України та Молдови до транспортної системи ЄС запропоновано поетапний розвиток мережі колії 1435 мм, модернізацію прикордонних переходів, впровадження ERTMS і узгодження інфраструктурних інвестицій з організаційними та операційними реформами [2].

О. Баль, В. Твердомед, О. Ковальчук, Л. Солодяк та Н. Борис досліджують практичні аспекти застосування технічних специфікацій інтероперабельності у проєктах модернізації української залізниці. Автори обґрунтовують потребу розвитку національної системи оцінки відповідності, співпраці з європейськими органами сертифікації та управління ризиками під час реалізації проєктів TEN-T і CEF [3]. А. Томо та співавтори на матеріалах європейських держав доводять, що результативність регулювання залізничного ринку залежить не лише від створення регулятора, а й від його незалежності, компетенцій і здатності протидіяти впливу учасників ринку [4].

К. Соліна та Б. Абрамович зазначають, що лібералізація може сприяти розвитку перевезень лише за умов прозорого ціноутворення, недискримінаційного доступу до інфраструктури, відокремлення оператора мережі від перевізників і дієвого регуляторного нагляду [5]. У Звіті Європейської Комісії щодо України за 2025 рік акцентовано на необхідності ухвалення законів про безпеку та інтероперабельність і про ринок залізничного транспорту, а також створення інспекційних і незалежних розслідувальних органів [6].

Опрацьовані публікації розкривають окремі нормативні, технічні, ринкові та інституційні складові реформи, однак не формують цілісного механізму їх синхронного впровадження. Недостатньо визначеними залишаються послідовність функціонального розмежування управління інфраструктурою і перевізної діяльності, взаємозв'язок Access Charge із фінансуванням мережі, порядок переходу від перехресного субсидювання до PSO-контрактів, а також способи узгодження лібералізації з безпекою та стійкістю перевезень. Невирішеною частиною загальної проблеми є розроблення узгодженої моделі правових, інституційних та економічних перетворень із чіткими етапами, відповідальними суб'єктами, строками і критеріями оцінювання результатів. Саме на систематизацію цих взаємозалежних напрямів та визначення умов їх практичної реалізації спрямовано статтю.

Мета статті – комплексний аналіз законодавчих, інституційних та економічних напрямів реформування залізничного транспорту України в процесі імплементації *acquis* ЄС, визначення ступеня їх узгодженості з вимогами Єдиного європейського залізничного простору, а також обґрунтування пріоритетних заходів щодо розмежування функцій управління

інфраструктурою і перевізної діяльності, підвищення безпеки та інтероперабельності, запровадження прозорої моделі доступу до інфраструктури, механізмів PSO та ефективного інституційного забезпечення реформ.

Методи дослідження. Для досягнення поставленої мети та вирішення завдань статті застосовано сукупність загальнонаукових і спеціальних методів дослідження. Метод аналізу та синтезу використано для узагальнення законодавчих, інституційних і економічних складових реформування залізничного транспорту України. Системний підхід дав змогу розглянути реформу як комплекс взаємопов'язаних правових, організаційних, технічних і фінансових перетворень. Порівняльно-правовий метод застосовано для зіставлення чинної моделі функціонування залізничної галузі України з вимогами *acquis* ЄС та принципами Єдиного європейського залізничного простору. Структурно-функціональний метод використано для визначення повноважень і взаємозв'язків оператора інфраструктури, перевізників, регуляторних органів, органу безпеки та бюро розслідувань. Інституційний аналіз дозволив оцінити спроможність органів державної влади та галузевих суб'єктів забезпечити реалізацію запланованих змін. За допомогою статистичного та графічного методів проаналізовано стан виконання заходів транспортного блоку Плану Ukraine Facility. Метод узагальнення застосовано для формулювання висновків і визначення пріоритетних напрямів подальшої інтеграції залізничного транспорту України до транспортної системи ЄС.

Виклад основних результатів дослідження. Європейська інтеграція України є стратегічним напрямом державної політики, що охоплює, зокрема, реформування транспортної системи. Залізничний транспорт відіграє ключову роль у забезпеченні економічної стабільності, обороноздатності та міжнародної торгівлі держави. У процесі наближення до ЄС Україна зобов'язалася адаптувати своє законодавство та інституційну модель управління транспортною галуззю до

європейських стандартів.

Транспортна політика ЄС базується на принципах лібералізації, конкуренції, безпеки та сталого розвитку. Четвертий залізничний пакет ЄС передбачає відкриття ринку перевезень, розмежування функцій управління інфраструктурою та перевізної діяльності, а також створення незалежних регуляторних органів [7].

Для України імплементація цих положень означає відхід від монопольної моделі управління залізничним транспортом та формування конкурентного ринку, де держава виконує переважно регуляторні та наглядові функції.

У межах європейського механізму підтримки «Ukraine Facility», затвердженого ЄС на 2024-2027 рр., Україна розробила План заходів, спрямованих на імплементацію структурних реформ у ключових сферах економіки та державного управління, серед яких вагоме місце займає транспортна галузь. Зокрема, у сфері залізничного транспорту передбачено гармонізацію національного законодавства з вимогами *acquis* ЄС, зокрема щодо прозорого управління інфраструктурою, забезпечення недискримінаційного доступу до неї та стимулювання конкуренції на ринку залізничних перевезень. Однією з цілей Плану є створення ефективної системи тарифоутворення та запровадження механізмів нагляду за регулюванням ринку з боку незалежного органу. Впровадження зазначених заходів не лише сприятиме підвищенню операційної ефективності АТ «Укрзалізниця», а й забезпечить послідовний поступ України до інтеграції в Єдиний європейський транспортний простір [1].

Одним із ключових індикаторів успішності реалізації Плану Ukraine Facility є рівень виконання структурних реформ, спрямованих на наближення України до європейських стандартів. У сфері транспорту це проявляється через послідовну інтеграцію до Єдиного європейського транспортного простору та приведення законодавства у відповідність до *acquis* ЄС (рис. 1) [8].

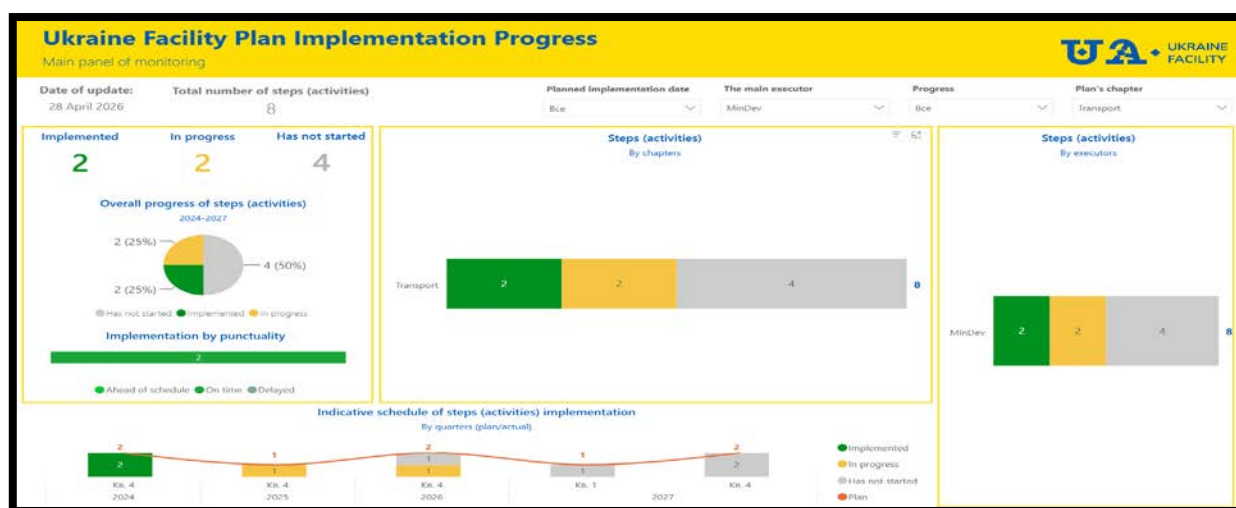


Рис. 1 Прогрес реалізації Плану Ukraine Facility (Транспорт).

Джерело: <https://www.ukrainefacility.me.gov.ua/>

Аналіз розподілу заходів за виконавцями показує, що всі ініціативи координуються Міністерством

інфраструктури України. Дані моніторингу реалізації Плану Ukraine Facility у транспортному секторі

свідчать про часткове виконання запланованих заходів. Станом на 28 квітня 2026 року із восьми передбачених активностей дві повністю реалізовано, тобто, лише чверть від запланованого обсягу, ще дві перебувають на стадії виконання, тоді як чотири залишаються нерозпочатими. Тобто, якщо оцінювати виконання плану по кількості запланованих заходів, то ступінь його реалізації на момент оцінки не перевищує 50 %. Водночас усі завершені заходи були виконані вчасно, без затримок, що свідчить про належну організацію процесу реалізації.

Отримані результати демонструють поступове просування України у виконанні реформ транспортної галузі та адаптації до вимог ЄС, однак значна частка нереалізованих заходів вказує на необхідність прискорення темпів виконання запланованих завдань для забезпечення досягнення цілей інтеграції до Єдиного європейського транспортного простору. Індикативний графік реалізації демонструє нерівномірну динаміку виконання зобов'язань: сплеск активності зафіксовано в четвертому кварталі 2024 року, тоді як у наступні періоди спостерігається поступове зниження темпів впровадження заходів. Така ситуація вказує на потенційні виклики, пов'язані з адміністративними, фінансовими або інституційними бар'єрами [1].

Отже, досягнення цілей Плану в транспортному секторі потребує активізації зусиль державних інституцій, зокрема щодо своєчасної реалізації запланованих ініціатив, спрямованих на модернізацію інфраструктури, гармонізацію національного законодавства з *acquis* ЄС та поглиблення інтеграції України до європейського простору.

Реформа залізничного транспорту є пріоритетом для України в рамках євроінтеграційного курсу та необхідною умовою для зміцнення економічного потенціалу країни. Гармонізація українського законодавства відповідно до Директиви 2012/34/ЄС Європейського Парламенту та Ради про створення єдиного європейського залізничного простору є ключовою умовою інтеграції України в європейський транспортний простір. Директива встановлює правила для створення єдиного європейського залізничного простору. Її мета – зробити залізничний транспорт у країнах ЄС більш відкритим, конкурентним і ефективним [1].

Аналіз результатів виконання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС у сфері залізничного транспорту за 2025 рік свідчить про активізацію процесу адаптації національного законодавства до вимог *acquis* ЄС. Однією з ключових подій стало перегрупування законодавчої реформи залізничної галузі відповідно до рекомендацій Європейської Комісії.

Зокрема, законопроект № 12142 «Про систему та особливості функціонування ринку залізничного транспорту України», який мав комплексно врегулювати питання реформування галузі, був знятий з розгляду для доопрацювання. Такий крок засвідчив прагнення України забезпечити вищий рівень відповідності майбутнього законодавства європейським нормам та врахувати зауваження інституцій ЄС щодо структури та змісту реформ [9]. За результатами доопрацювання

було обрано підхід, що передбачає розмежування правового регулювання на два окремі законодавчі акти. Перший із них проєкт – Закону України «Про безпеку та інтероперабельність залізничного транспорту України» – спрямований на імплементацію технічних стандартів Європейського Союзу у сфері безпеки руху, сертифікації, оцінки відповідності та забезпечення інтероперабельності залізничної системи. Його ухвалення має створити правові передумови для технічної інтеграції української залізниці до європейського транспортного простору та поступового впровадження технічних специфікацій інтероперабельності (TSI), впровадження яких є базовим елементом функціонування Єдиного європейського залізничного простору.

Другим є законопроект «Про ринок залізничного транспорту», який орієнтований на інституційні та економічні аспекти реформування галузі. Законопроект покликаний забезпечити правові засади імплементації положень Директиви 2012/34/ЄС щодо створення єдиного європейського залізничного простору, відкриття ринку для конкуренції, забезпечення недискримінаційного доступу до інфраструктури та запровадження механізмів організації пасажирських перевезень на основі договорів про надання громадських послуг (Public Service Obligations, PSO) [9].

На сьогодні одним із ключових результатів реалізації дорожньої карти реформ стало ухвалення Закону України «Про безпеку та інтероперабельність на залізничному транспорті України» № 4904-IX, прийнятого Верховною Радою України 9 червня 2026 року. Закон набрав чинності 3 липня 2026 року, водночас його введення в дію передбачено з 2 липня 2029 року. [10]

Закон створив нормативно-правову основу для імплементації положень законодавства Європейського Союзу у сфері безпеки та інтероперабельності залізничного транспорту. Основне призначення закону полягає у впровадженні європейських вимог щодо безпеки руху, технічної сумісності залізничних систем, процедур сертифікації, оцінки відповідності та державного нагляду. По суті, закон формує нормативну основу для технічної інтеграції української залізниці до Єдиного європейського залізничного простору.

Нормами цього закону передбачені уніфіковані та чітко встановлені вимоги до всіх суб'єктів залізничної галузі, зокрема операторів інфраструктури, перевізників, підприємств з технічного обслуговування, навчальних установ і сертифікаційних органів у частині забезпечення безпеки руху, технічної справності, професійної підготовки персоналу, управління ризиками, стандартизації технічних засобів та допуску рухомого складу до експлуатації. Нормами закону передбачено обов'язкове впровадження сертифікації безпеки, систем управління безпекою, вимог до професійної компетентності машиністів, процедур розслідування транспортних подій, а також застосування технічних специфікацій інтероперабельності, спрямованих на гармонізацію національних стандартів з європейськими [10].

Закон передбачає створення передумов для суттєвих змін в організації вантажних і пасажирських перевезень відповідно до європейської моделі

функціонування залізничного ринку, зокрема, передбачає розмежування регуляторних і господарських функцій, впровадження ризик-орієнтованої системи управління безпекою, забезпечення інтероперабельності із залізничною системою ЄС та створення конкурентних умов доступу до ринку залізничних перевезень.

У сфері вантажних перевезень реалізація закону сприятиме формуванню конкурентного середовища у галузі, запровадження незалежної системи сертифікації та допуску рухомого складу, а також уніфікації технічних вимог із законодавством ЄС. У довгостроковій перспективі це має знизити адміністративні бар'єри для виходу нових операторів на ринок, підвищити ефективність використання інфраструктури, скоротити транзакційні витрати під час міжнародних перевезень і посилити інтеграцію української залізничної системи до Єдиного європейського залізничного простору.

Для пасажирських перевезень особливе значення має запровадження механізму договорів про надання громадських послуг (Public Service Obligations, PSO), що передбачає прозоре бюджетне фінансування соціально важливих маршрутів. Такий підхід забезпечує відокремлення комерційної та соціальної складових діяльності перевізників, створює економічні стимули для підвищення ефективності використання бюджетних коштів, покращення якості транспортного обслуговування населення та розвитку конкуренції під час визначення операторів пасажирських перевезень.

У сукупності зазначені зміни формують інституційні передумови для підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту України, розвитку конкуренції на ринку перевезень, залучення приватних інвестицій у модернізацію рухомого складу та інфраструктури, а також зниження логістичних витрат у міжнародному сполученні.

Водночас значення цього закону виходить далеко за межі суто нормативно-правового регулювання. Його прийняття безпосередньо пов'язане з отриманням Україною значної міжнародної фінансової підтримки. Зокрема, реалізація відповідних євроінтеграційних зобов'язань є умовою залучення кредитних ресурсів для АТ «Укрзалізниця» обсягом близько 200 млн доларів США, які мають бути спрямовані на відновлення та модернізацію інфраструктури, що зазнає систематичних руйнувань унаслідок збройної агресії російської федерації. [11] Реалізація зазначеного законопроекту має не лише галузеве, а й суттєве макроекономічне значення.

Паралельно із законодавчими змінами тривають процеси внутрішньої корпоративної трансформації АТ «Укрзалізниця». У 2025 році продовжувалась робота щодо формування та забезпечення функціонування спеціалізованих філій «Локомотивна компанія» та «УЗ Вагон-сервіс», а також реалізація пов'язаних із цим процесом організаційних і структурних перетворень. Такі заходи є важливим елементом підготовки до майбутнього розмежування функцій у межах залізничного сектору та відповідають європейському підходу до підвищення прозорості управління, ефективності використання активів і відокремлення різних видів діяльності

[9].

Отже, підсумки 2025 року свідчать про поступове зміщення акценту від формування реформаторських намірів до практичного впровадження законодавчих та інституційних перетворень, необхідних для інтеграції української залізничної системи до Єдиного європейського залізничного простору. Разом із тим повноцінне завершення цих змін потребує подальшого розвитку нормативно-правової бази, становлення незалежних регуляторних механізмів та забезпечення належної реалізації прийнятих рішень.

У квітні 2026 року Кабінет Міністрів України затвердив Національну програму адаптації законодавства України до права Європейського Союзу (acquis ЄС), що стало важливим етапом на шляху європейської інтеграції держави. Зазначений документ визначає стратегічні напрями, механізми та строки приведення національного законодавства у відповідність до правових норм і стандартів ЄС. [12]

Програма формує інституційну та правову основу для системної реалізації реформ і повного узгодження законодавства України з правом Євросоюзу. Документ сформований на основі скринінгових звітів й бенчмарків, які визначив ЄС, структурований відповідно до переговорних Кластерів і розділів. Схвалення Національної програми – це перехід до нового етапу переговорів про вступ до Євросоюзу та подальшої системної імплементації acquis ЄС. [13]

У сфері залізничного транспорту Програма має особливе значення, оскільки закріплює послідовність реформ, спрямованих на інтеграцію української залізничної системи до Єдиного європейського залізничного простору відповідно до положень Директиви 2012/34/ЄС.

Реалізація вимог acquis ЄС у залізничному секторі передбачає не лише оновлення нормативно-правової бази, а й створення передумов для повноцінної інтеграції України до європейського транспортного простору та розвитку транс'європейської транспортної мережі TEN-T. Відповідні заходи охоплюють цифровізацію логістичних процесів із використанням інтелектуальних транспортних систем ITS, модернізацію залізничної інфраструктури, а також впровадження екологічно сталих технологій. У підсумку такі перетворення мають забезпечити формування безпечної, конкурентоспроможної та ефективної системи залізничного транспорту, інтегрованої в європейський ринок транспортних послуг [14].

Одним із базових напрямів реформи є трансформація моделі управління залізничною інфраструктурою. На сьогодні АТ «Укрзалізниця» зберігає монопольне становище на ринку, поєднуючи функції залізничного перевізника та управителя інфраструктури. Така модель не відповідає принципам європейського залізничного права, зокрема вимогам щодо недискримінаційного доступу до інфраструктури, прозорості фінансових потоків та створення умов для конкуренції на ринку перевезень.

У зв'язку з цим одним із стратегічних завдань є функціональне розмежування діяльності оператора

інфраструктури та залізничних перевізників. Прийняття Закону України «Про ринок залізничного транспорту», заплановане на 2026 рік, має закласти правові передумови для поступового переходу до нової моделі функціонування галузі [15]. Йдеться не лише про формальне розділення повноважень, а про створення незалежного оператора інфраструктури, який здійснюватиме управління залізничною мережею на засадах прозорості, фінансової автономії та рівного доступу для всіх перевізників.

Національна програма адаптації законодавства України до права Європейського Союзу (acquis EC) передбачає, що до кінця 2029 року АТ «Укрзалізниця» спільно з Міністерством розвитку громад та територій України мають забезпечити функціональний розподіл між оператором інфраструктури та залізничними перевізниками. Особливе значення при цьому має незалежність оператора інфраструктури у виконанні основних функцій, зокрема щодо розподілу пропускну спроможності, встановлення правил доступу до мережі та організації фінансових взаємовідносин із перевізниками [15].

Отже, у середньостроковій перспективі передбачається формування окремого інституційного суб'єкта, відповідального за управління залізничною інфраструктурою відповідно до європейських стандартів.

Слід зазначити, що важливою складовою цієї реформи є також запровадження нової моделі плати за доступ до залізничної інфраструктури Access Charge. Розроблення відповідного тарифного механізму має забезпечити економічно обґрунтоване, прозоре та недискримінаційне фінансування інфраструктури.

Окремий блок реформ стосується формування нової архітектури безпеки та інтероперабельності залізничного транспорту. Наразі в Україні відсутня повноцінна система незалежного нагляду за безпекою та належного розслідування аварійних подій, яка відповідає вимогам законодавства ЄС. Частину регуляторних функцій виконує Державна служба України з безпеки на транспорті, однак її інституційна спроможність та функціональна незалежність не повною мірою відповідають європейській моделі [15].

У 2026 році також передбачається прийняття Закону України «Про Національне бюро розслідувань аварійних подій на транспорті», а до 2028 року – створення та забезпечення діяльності відповідного органу. Основною метою такого органу має бути не встановлення вини, а виявлення системних ризиків і підготовка обов'язкових до врахування рекомендацій, спрямованих на запобігання повторенню аварій у майбутньому [15].

Важливим елементом реформи є також запуск Національного органу з безпеки, функціонування якого заплановано на січень 2027 року. Такий орган має забезпечувати державний нагляд у сфері безпеки залізничного транспорту, видачу відповідних сертифікатів і дозволів, контроль за дотриманням вимог безпеки та координацію з європейськими інституціями [15].

Слід зазначити, що суттєвих змін потребує і система пасажирських залізничних перевезень. На

сьогодні вона значною мірою функціонує за моделлю перехресного субсидювання, коли збитковість пасажирських перевезень частково компенсується за рахунок інших видів діяльності, насамперед вантажних перевезень. Такий підхід ускладнює прозоре визначення собівартості послуг, створює фінансові дисбаланси та не відповідає європейській практиці організації соціально важливих перевезень.

Європейська модель передбачає застосування договорів про надання громадських послуг Public Service Obligation (PSO). У межах такого механізму держава або орган місцевого самоврядування визначає суспільно необхідний маршрут, замовляє відповідну транспортну послугу у перевізника та компенсує різницю між економічно обґрунтованими витратами і доходами від перевезень [16].

Запровадження механізму PSO у залізничному секторі стане можливим після прийняття нового закону про ринок залізничного транспорту та розмежування фінансових потоків між вантажними, пасажирськими та інфраструктурними видами діяльності. Водночас з огляду на бюджетні обмеження, спричинені воєнним станом і значними видатками на оборону, повноцінне впровадження такої моделі потребуватиме перехідного періоду.

Контроль за реалізацією зазначених реформ має здійснюватися за допомогою цифрової системи моніторингу «Пульс вступу». Міністерства та інші центральні органи виконавчої влади мають звітувати про виконання конкретних заходів, строки їх реалізації та досягнуті результати. Ця система складається з внутрішнього веб-порталу, призначеного для роботи органів державної влади, та публічного вебсайту, який у перспективі має забезпечити доступ громадськості і міжнародних партнерів до інформації [17].

Таким чином, вищезазначений підхід може підвищити прозорість євроінтеграційного процесу, посилити підзвітність відповідальних органів та створити додаткові інструменти громадського контролю. Водночас моніторинг виконання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, виконаний за допомогою інформаційно-аналітичної системи «Пульс угоди», свідчить про наявність суттєвих проблем у транспортній сфері. За даними системи «Пульс Угоди», станом на травень 2025 року загальний прогрес виконання завдань, передбачених Угодою, за напрямом «Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги» становив 59 % [18]. Це свідчить про складність реформ у відповідному секторі, потребу в посиленні інституційної спроможності органів влади та необхідність переходу від формального планування до реального впровадження структурних змін.

Отже, дорожня карта реформування української залізниці передбачає комплексну трансформацію галузі: від розмежування функцій перевізника та оператора інфраструктури до створення незалежної системи безпеки, запровадження контрактів PSO у пасажирських перевезеннях і цифрового моніторингу виконання зобов'язань. Успішність цих змін залежатиме від своєчасного ухвалення необхідних законів, належного

інституційного забезпечення, фінансової спроможності держави та послідовного виконання Україною зобов'язань у межах інтеграції до Єдиного європейського залізничного простору.

Характерною особливістю сучасного етапу реформування є розмежування технічного та ринкового напрямів адаптації законодавства до права ЄС. Саме з цієї причини попередній комплексний законопроект щодо функціонування ринку залізничного транспорту був поділений на два окремі законодавчі акти. Такий підхід дозволяє першочергово реалізувати вимоги ЄС у сфері безпеки та інтероперабельності, не пов'язуючи їх із політично чутливими питаннями відкриття ринку залізничних перевезень та допуску приватної тяги. В

умовах воєнного стану та необхідності забезпечення стабільної роботи критичної транспортної інфраструктури питання лібералізації ринку фактично відкладено на більш віддалену перспективу [19].

Водночас ухвалення базового законодавства не означає негайного впровадження європейських стандартів на практиці. Реалізація положень майбутнього закону потребуватиме розроблення значної кількості підзаконних нормативно-правових актів, технічних регламентів, процедур сертифікації та механізмів державного контролю.

Структуру і зміст перетворень українського законодавства у сфері транспорту відображає рис. 2.

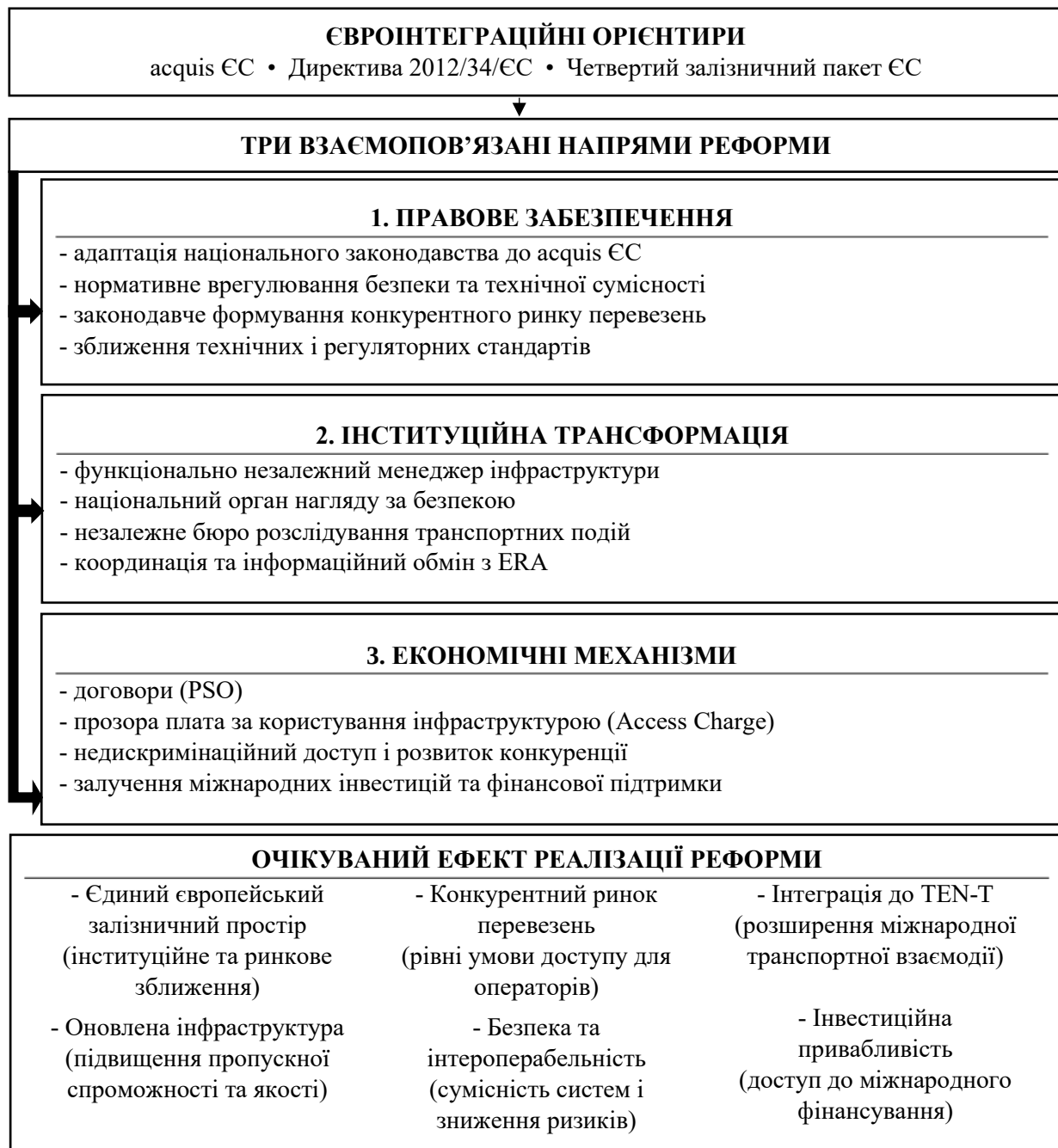


Рис. 2. Євроінтеграційні орієнтири реформування залізничного транспорту України в контексті європейської інтеграції

Джерело: складено авторами за даними [8, 13].

Досвід імплементації інших транспортних реформ в Україні свідчить, що між прийняттям базового закону та його повноцінним практичним застосуванням може пройти кілька років. Відповідно, основна підготовка робота із формування вторинного законодавства та створення необхідних інституційних механізмів триватиме протягом кількох років після ухвалення закону.

З огляду на масштабність запланованих перетворень, інтеграція української залізничної системи до європейського транспортного простору повинна розглядатися як довгостроковий процес, практичні результати якого будуть відчутними протягом наступного десятиліття.

Сектор залізничного транспорту перебуває на етапі фундаментального реформування. На сьогодні триває імплементація Директиви 2012/34/ЄС про створення Єдиного європейського залізничного простору. АТ «Укрзалізниця» залишається монополістом, поєднуючи функції перевізника та менеджера інфраструктури.

Стратегічним пріоритетом є розділення цих функцій та створення конкурентного ринку. Відповідний закон «Про ринок залізничного транспорту» може бути прийнятий до кінця 2026 року із поступовим впровадженням протягом наступних років [20].

Висновки. Реформування залізничного транспорту України є стратегічною необхідністю, зумовленою потребами національної економіки, європейської інтеграції та підвищення безпеки транспортної системи.

Водночас реалізація змін відбувається в умовах війни, постійних загроз інфраструктурі та обмежених фінансових ресурсів, що потребує поетапного впровадження реформ і перехідних періодів для збереження стабільності галузі. Пріоритетними завданнями мають стати формування прозорої системи управління

активами, запровадження економічно обґрунтованої плати за доступ до інфраструктури, визначення сталих джерел фінансування пасажирських перевезень як суспільно важливої послуги та мінімізація ризиків для державного перевізника під час лібералізації ринку.

Відсутність комплексних і послідовних перетворень поглиблює структурні дисбаланси, прискорює фізичний знос інфраструктури, послаблює конкурентні позиції залізниці порівняно з автомобільним транспортом і створює ризики соціальної нестабільності через недостатнє фінансування та можливе скорочення зайнятості. Невідповідність технічних, організаційних і ринкових параметрів галузі вимогам ЄС також обмежує інтеграцію України до TEN-T та розвиток зовнішньоекономічних зв'язків. Узгоджене впровадження правових, інституційних та економічних рішень забезпечить прозоре управління, рівний доступ до мережі, розвиток конкуренції, інтероперабельність і належний рівень транспортної безпеки руху.

Отже, реформа має розглядатися не лише як виконання міжнародних зобов'язань, а як необхідна передумова модернізації інфраструктури, підвищення інвестиційної привабливості, забезпечення фінансової стійкості та формування безпечної, конкурентоспроможної і стійкої транспортної системи в довгостроковій перспективі.

Декларація щодо використання інструментів штучного інтелекту. В ході підготовки статті було використано інструменти генеративного штучного інтелекту (ChatGPT-5.6, OpenAI, 2026) для цілей пошуку та узагальнення літератури та покращення структури та логіки статті. Жоден текст, згенерований за допомогою штучного інтелекту, не використовувався без критичного редагування. Автори несуть повну відповідальність за науковість та зміст статті.

Список використаних джерел:

1. Arkhypenko S., Tsvirko O. (2025). Ukrainian Rail Transport on the Way to the EU: The Implementation of Legislation, Reforms and Prospects. *Studia Sieci Uniwersytetów Pogranicza*. 2025. No. 9. Pp. 7-22. DOI: <https://doi.org/10.15290/sup.2025.09.01>
2. JASPERS. Strategy for the EU Integration of the Ukrainian and Moldovan Rail Systems. European Investment Bank, European Commission, 2023. URL: https://jaspers.eib.org/knowledge/publications/a-strategy-for-the-eu-integration-of-the-ukrainian-and-moldovan-rail-systems?utm_source=chatgpt.com (дата звернення 07.07.2026).
3. Bal O., Tverdomed V., Kovalchuk O., Solodiak L., Borys N. Implementation of TSI Requirements in Railway Infrastructure Modernization Projects of Ukraine in the Context of EU Transport System Integration. *Transport Systems and Technologies*. 2025. Vol. 28, No. 1. Pp. 22-36. URL: https://tstjournal.org.ua/en/journals/tom-28-1-2025/vprovadzheniya-vimog-tsi-u-proyektakh-modernizatsiyi-zaliznichnoyi-infrastrukturi-ukrayini-v-konteksti-integratsiyi-do-transportnoyi-sistemi-yes?utm_source=chatgpt.com (дата звернення 07.07.2026).
4. Tomo A., Pezzillo Iacono M., Mercurio L., Mangia G., Todisco L. Regulation, Governance and Organisational Issues in European Railway Regulation Authorities. *Journal of Rail Transport Planning & Management*. 2024. Vol. 29. Article 100428. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2210970623000604> (дата звернення 09.07.2026).
5. Solina K., Abramović B. Effects of Railway Market Liberalisation: European Union Perspective. *Sustainability*. 2022. Vol. 14, No. 8. Article 4657. URL: <https://www.mdpi.com/2071-1050/14/8/4657> (дата звернення 10.07.2026).
6. European Commission. Ukraine 2025 Report. SWD(2025) 759 final. Brussels, 2025. URL: https://enlargement.ec.europa.eu/document/download/17115494-8122-4d10-8a06-2cf275eecd7_en?filename=ukraine-report-2025.pdf (дата звернення 10.07.2026).
7. Міністерство розвитку громад та територій України. Офіційний сайт. URL: <https://mindev.gov.ua/> (дата

звернення 28.06.2026).

8. План для Ukraine Facility. Ukraine Facility. URL: <https://www.ukrainefacility.me.gov.ua/> (дата звернення 28.06.2026).

9. Угоду про асоціацію між Україною та ЄС часто називають «дороговказом для внутрішніх реформ в Україні». Звіти про виконання Угоди. URL: <https://eu-ua.kmu.gov.ua/agreement/reports/> (дата звернення 21.06.2026)

10. Про безпеку та інтероперабельність на залізничному транспорті України : Закон України від 09.06.2026 № 4904-IX / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/4904-20> (дата звернення: 21.07.2026).

11. Сірко Ю. Закон про інтероперабельність - це понад \$3,5 млрд для України. Rail.Insider. (9 черв. 2026). URL: <https://www.railinsider.com.ua/yuliya-sirko-zakon-pro-interoperabelnist-uz-ukrtransbezpeka/> (дата звернення 02.07.2026).

12. Про затвердження Національної програми адаптації законодавства України до права Європейського Союзу (acquis ЄС) : Постанова КМУ № 438 від 01.04.2026р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#Text> (дата звернення 29.06.2026).

13. Уряд схвалив Національну програму адаптації законодавства України до права ЄС. Євроінтеграційний портал. URL: <https://eu-ua.kmu.gov.ua/news/uryad-shvalyv-natsionalnu-programu-adaptatsiyi-zakonodavstva-ukrayiny-do-prava-yes/> (дата звернення 01.07.2026).

14. Реформи залізничного транспорту. Міністерство інфраструктури України. URL: <https://mindev.gov.ua/diialnist/napriamy/zaliznychnyi-transport/reformy-zaliznychnoho-transportu> (дата звернення 22.06.2026).

15. Національна програма адаптації законодавства України до права ЄС. URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/uploads/public/69cfd1b31/69cfd1b313b93001891731.pdf> (дата звернення 03.07.2026).

16. Безбитковість із PSO: європейський досвід пасажирських залізничних перевезень. ЦТС. (25 березн. 2026). URL: https://cfts.org.ua/articles/bezzbitkovist_iz_pso_evropeyskiy_dosvid_pasazhirskikh_zaliznichnikh_perevezen_2197/149513 (дата звернення 03.07.2026).

17. Деякі питання звітування, моніторингу та оцінки результативності виконання зобов'язань України у сфері європейської інтеграції : Постанова КМУ № 1624 від 10.12.2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1624-2025-%D0%BF#n12> (дата звернення 29.06.2026).

18. Пульс Угоди. Моніторинг реалізації плану заходів з виконання Угоди. URL: <https://pulse.kmu.gov.ua/ua/current-progress> (дата звернення 02.07.2026).

19. Гра за правилами ЄС: як Національна програма адаптації змінить українську залізницю. Rail.Insider. (13 квіт. 2026). URL: <https://www.railinsider.com.ua/reforma-ukrzaliznytsi-acquis-eu-adaptation-program/> (дата звернення 03.07.2026).

20. Транспортна стратегія до 2030 року і роль залізниці в ній. Rail.Insider. (5 черв. 2025). URL: <https://www.railinsider.com.ua/rol-zaliznici-v-transportnij-strategiyi/> (дата звернення 02.07.2026).

References:

1. Arkhypenko S., Tsvirko O. (2025). Ukrainian Rail Transport on the Way to the EU: The Implementation of Legislation, Reforms and Prospects. *Studia Sieci Uniwersytetów Pogranicza*, (9), 7-22. <https://doi.org/10.15290/sup.2025.09.01>

2. JASPERS. (2023). Strategy for the EU Integration of the Ukrainian and Moldovan Rail Systems. European Investment Bank, European Commission. https://jaspers.eib.org/knowledge/publications/a-strategy-for-the-eu-integration-of-the-ukrainian-and-moldovan-rail-systems?utm_source=chatgpt.com

3. Bal, O., Tverdomed, V., Kovalchuk, O., Solodiak, L., & Borys, N. (2025). Implementation of TSI Requirements in Railway Infrastructure Modernization Projects of Ukraine in the Context of EU Transport System Integration. *Transport Systems and Technologies*, 28(1). 22–36. https://tstjournal.org.ua/en/journals/tom-28-1-2025/vprovadzheniya-vimog-tsi-u-proyektakh-modernizatsiyi-zaliznichnoyi-infrastrukturi-ukrayini-v-konteksti-integratsiyi-do-transportnoyi-sistemi-yes?utm_source=chatgpt.com

4. Tomo, A., Pezzillo, Iacono M., Mercurio, L., Mangia, G., & Todisco, L. (2024). Regulation, Governance and Organisational Issues in European Railway Regulation Authorities. *Journal of Rail Transport Planning & Management*, (29). <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2210970623000604>

5. Solina, K., & Abramović, B. (2022). Effects of Railway Market Liberalisation: European Union Perspective. *Sustainability*, 14(8). Article 4657. <https://www.mdpi.com/2071-1050/14/8/4657>

6. European Commission. (2025). Ukraine 2025 Report. SWD(2025) 759 final. Brussels. https://enlargement.ec.europa.eu/document/download/17115494-8122-4d10-8a06-2cf275eecd7_en?filename=ukraine-report-2025.pdf

7. Ministry for Development of Communities and Territories of Ukraine. (n.d.). Ofitsiyni sait [Official website]. <https://mindev.gov.ua/>

8. Plan dlia Ukraine Facility [Ukraine Facility Plan]. (n.d.). Ukraine Facility. <https://www.ukrainefacility.me.gov.ua/>
9. Zvity pro vykonannya Uhody pro asotsiatsiiu [Reports on the implementation of the Association Agreement]. (n.d.). EU-Ukraine Association Agreement. <https://eu-ua.kmu.gov.ua/agreement/reports/>
10. Verkhovna Rada of Ukraine. (2026). Pro bezpeku ta interoperabelnist na zaliznychnomu transporti Ukrainy: Zakon Ukrainy vid 09.06.2026 № 4904-IX [Law of Ukraine on safety and interoperability of railway transport of Ukraine]. <https://zakon.rada.gov.ua/go/4904-20>
11. Sirko, Yu. (2026, June 9). Zakon pro interoperabelnist – tse ponad \$3.5 mlrd dlia Ukrainy [The law on interoperability means more than \$3.5 billion for Ukraine]. Rail.Insider. <https://www.railinsider.com.ua/yuliya-sirko-zakon-pro-interoperabelnist-uz-ukrtransbezpeka/>
12. Cabinet of Ministers of Ukraine. (2026). Pro zatverdzhennia Natsionalnoi prohramy adaptatsii zakonodavstva Ukrainy do prava Yevropeiskoho Soiuzu (acquis YeS): Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 01.04.2026 № 438 [On approval of the National Programme for the Adaptation of the Legislation of Ukraine to the European Union acquis (EU acquis): Resolution No. 438 of April 1, 2026]. <https://zakon.rada.gov.ua/go/438-2026-%D0%BF>
13. Uriad skhvalyv Natsionalnu prohramu adaptatsii zakonodavstva Ukrainy do prava YeS [Government approves the National Programme for the Adaptation of Ukrainian Legislation to EU Law]. (2026, April 3). European Integration Portal. <https://eu-ua.kmu.gov.ua/news/uryad-shvalyv-natsionalnu-programu-adaptatsiyi-zakonodavstva-ukrayiny-do-prava-yes>
14. Ministry for Development of Communities and Territories of Ukraine. Reformy zaliznychnoho transportu [Railway transport reforms]. (2024, February 5). <https://mindev.gov.ua/diialnist/napriamy/zaliznychnyi-transport/reformy-zaliznychnoho-transportu>
15. Cabinet of Ministers of Ukraine. Natsionalna prohrama adaptatsii zakonodavstva Ukrainy do prava YeS [National Programme for the Adaptation of the Legislation of Ukraine to European Union Law]. (2026). <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/uploads/public/69c/fd1/b31/69cfd1b313b93001891731.pdf>
16. Smiiian, N. (2026, March 25). Bezzbitkovist iz PSO: yevropeyskyi dosvid pasazhyrskykh zaliznychnykh perevezen [Break-even operation with PSO: European experience in passenger railway transport]. Tsentri transportnykh stratehii (CTS). https://cfts.org.ua/articles/bezzbitkovist_iz_pso_evropeyskiy_dosvid_pasazhirskikh_zaliznichnikh_perevezen_2197/149513
17. Cabinet of Ministers of Ukraine. (2025). Deiaki pytannia zvituvannia, monitorynhu ta otsinky rezultatyvnosti vykonання zoboviazhan Ukrainy u sferi yevropeiskoi intehtatsii: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 10.12.2025 № 1624 [Some issues of reporting, monitoring, and evaluation of the effectiveness of Ukraine's obligations in the field of European integration: Resolution No. 1624 of December 10, 2025]. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1624-2025-%D0%BF>
18. Puls Uhody. Monitorynh realizatsii planu zakhodiv z vykonання Uhody [Pulse of the Agreement: Monitoring the implementation of the Action Plan for the Association Agreement]. (n.d.). <https://pulse.kmu.gov.ua/ua/current-progress>
19. Hra za pravylamy YeS: yak Natsionalna prohrama adaptatsii zminyt ukrainsku zaliznytsiu [Playing by EU rules: How the National Adaptation Programme will transform Ukraine's railway sector]. (2026, April 13). <https://www.railinsider.com.ua/reforma-ukr-zaliznytsi-acquis-eu-adaptation-rogram/>
20. Transportna stratehiia do 2030 roku i rol zaliznytsi v nii [Transport Strategy to 2030 and the role of railways in it]. (2025, June 5). Rail.Insider. <https://www.railinsider.com.ua/rol-zaliznici-v-transportnij-strategiyi/>

Дата надходження статті: 02.07.2026 р.

Дата прийняття статті до друку: 27.07.2026 р.

Дата публікації (оприлюднення) статті: 25.08.2026 р.

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