

Анна САМОЙЛЕНКО

*студентка першого курсу освітньої програми
«Суспільне і приватне врядування»*

МОНОПОЛІЯ УКРЗАЛІЗНИЦІ ЯК БАР'ЄР НА ШЛЯХУ ДО ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ

Ключові слова: Укрзалізниця, монополія, євроінтеграція, конкуренція, залізнична інфраструктура, тарифна політика, реформи в транспортній сфері, європейські стандарти.

Мета дослідження полягає в оцінюванні впливу монопольного статусу Укрзалізниці на виконання зобов'язань України в рамках Угоди про асоціацію з ЄС, зокрема в частині лібералізації ринку залізничних перевезень, інфраструктурної сумісності та розвитку конкуренції згідно з європейськими стандартами.

Виклад основного матеріалу. Укрзалізниця – це візитівка України та невіддільний атрибут її національної інфраструктури, що забезпечує обороноздатність держави. Після повномасштабного вторгнення 2022 року її роль стала особливо помітною: уже в перший місяць конфлікту УЗ евакуювала понад 3 мільйони людей із центра, півдня та сходу України на захід і 400 тисяч – до сусідніх країн [1], ставши головним транспортним хабом для вимушених переселенців. Як пише УНІАН, за три місяці після вторгнення Укрзалізниця перевезла 3,8 млн пасажирів на захід України й 0,6 млн за кордон [2].

Правові та інституційні бар'єри. Проте вже стало очевидним, що ця стратегічна транспортна артерія потребує глибинних реформ. В Угоді про асоціацію із ЄС Україна зобов'язалась вдосконалити нормативно-правову базу залізничного транспорту згідно з європейськими нормами, створити конкурентний ринок і забезпечити рівний доступ до інфраструктури [3]. Водночас у чинному законодавстві досі відчутний вплив радянської моделі: «Укрзалізниця» залишається державною компанією, яка одночасно виконує функції перевізника, власника колій та фактичного регулятора ринку. Це прямо порушує принцип інституційного розділення, який вимагає Директива ЄС 2012/34 [4] про створення єдиного європейського залізничного простору.

За даними Аналітичного звіту Європейської Комісії 2024 року [5], прогрес у реформуванні залізничного сектору залишається призупиненим через відсутність ухваленого закону про залізничний транспорт, попри часткову відповідність технічним стандартам ЄС та наявність затвердженої

Національної транспортної стратегії до 2030 року [6]. Україна також досі не створила окремого органу контролю, який би стежив за справедливим доступом до колій і слідкував за тим, щоб усі учасники ринку дотримувалися правил їх експлуатації.

Проте є і зрушення, на відміну від попередніх редакцій, чинна Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року більше не лишається декларацією: вона супроводжується чітким операційним планом із двома етапами (2025-2027 та 2028-2030 роки), чітко визначеними відповідальними органами, строками й індикаторами виконання. Водночас законопроект №12142 «Про систему та особливості функціонування ринку залізничного транспорту» передбачає протягом трьох років після завершення воєнного стану реорганізувати Укрзалізницю з виділенням оператора інфраструктури та окремих пасажирського й вантажного підприємств, створити Національну комісію з регулювання транспорту та після шестирічного перехідного періоду відкрити ринок перевезень для приватних операторів [3].

Ці новації відповідають вимогам Директиви 2012/34/ЄС і Угоди про асоціацію та закладають основу для реального впровадження реформ, але потребують термінового ухвалення закону та належного ресурсного й інституційного забезпечення, щоб стратегію було переведено з плану на дії.

Інфраструктурні та технічні бар'єри. Історично залізничне полотно в Україні було розраховане на внутрішні перевезення та сполучення з колишніми радянськими республіками, тому ширина колії становить 1520 мм. У Європейському Союзі ж стандартна колія – 1435 мм, що спричиняє повний технічний розрив.

Європейське законодавство (TEN-T регламент 1315/2013) прямо вимагає забезпечення інтероперабельності – тобто технічної сумісності залізниць країн-учасників [7]. У рамках TEN-T пріоритетом є ліквідація «розривів» у мережі (тобто будівництво відсутніх ділянок колії) та уніфікація технічних стандартів, зокрема впровадження ERTMS – єдиної європейської системи управління рухом, яка автоматизовано контролює швидкість і маршрут поїздів, забезпечуючи їхню безпечну та технічно сумісну роботу між різними країнами. Натомість в Україні немає єдиної системи управління рухом поїздів, сумісної з ERTMS, і не створено сертифікованих локомотивів або вагонів, здатних працювати на обох ширинах колії.

Незважаючи на це, поступово втілюються проєкти «європейських колій». Наприклад, у квітні 2024 року на кордоні України з Угорщиною та Словаччиною почали будувати 22-кілометрову ділянку стандартної європейської колії (1435 мм) від Ужгорода до Чопа [8]. Подібні лінії

прокладають і на напрямках до Польщі. Однак на сьогодні такі відтинки є поодинокими, а не магістральними лініями. Їхня пропускна спроможність поки недостатня для організації повноцінних транспортних коридорів. Інакше кажучи, у 2023-2024 роках лише мізерна частина української мережі наближена до європейського формату, і ця ситуація серйозно стримує пряме залізничне сполучення з ЄС.

Усе це означає, що інфраструктурні бар'єри є не менш критичними, ніж юридичні. Такі суперечності (ширина колії, відсутність ERTMS, несумісність локомотивів) створюють великі витрати і затримки при транскордонних перевезеннях. Вони підривають конкурентоспроможність української залізниці та ускладнюють торгівлю. Як наслідок, мета «єдиного європейського залізничного простору» неможлива без радикальних інвестицій у модернізацію: введення стандартних колій, модернізацію систем зв'язку і керування рухом, а також розвиток двоколієних переїздів і сертифікацію рухомого складу.

Стан конкуренції та участь приватного сектору. Попри заявлену лібералізацію, реального конкурентного ринку залізничних перевезень в Україні не створено: всі ключові функції – управління інфраструктурою, диспетчеризація, перевезення пасажирів та вантажів – належать АТ «Укрзалізниця». Єврокомісія відзначає, що відсутнє організаційне розділення між оператором колій і перевізником, тому саме «Укрзалізниця» встановлює тарифи й розподіляє доступ до інфраструктури без незалежного контролю. У результаті приватні компанії працюють лише в обмежених нішах (переважно з власними вагонами) та не здатні конкурувати через адміністративні перешкоди й залежність від рішень монополіста.

Але певні зрушення все ж є. Зокрема, у 2019 році стартував експеримент з допуску приватних локомотивів на загальну мережу: за офіційними даними, вже у 2024 році частка приватної тяги у вантажних перевезеннях перевищила 10 % [9]. Приватні оператори додають власні локомотиви, частково розвантажуючи «Укрзалізницю», але держкомпанія й досі контролює більшість рухомого складу й залишається єдиним масовим перевізником. Через це ринок залізничних перевезень існує тільки на папері.

Бізнес-клієнти неодноразово критикували монопольне становище АТ «Укрзалізниця». Зокрема, у березні 2025 року Європейська Бізнес Асоціація публічно звернулась до УЗ із закликом скасувати обмеження на експлуатацію іноземних і приватних вагонів у внутрішньому сполученні, вказуючи, що такі заходи «створюють штучний дефіцит потужностей, спричиняють антиконкурентні практики та призводять до зростання тарифів», що підриває конкурентоспроможність українських

вантажовідправників [10]. І вже у червні Укрзалізниця відреагувала на звернення бізнесу – рішення про обмеження експлуатації було скасовано. Європейська Бізнес Асоціація публічно привітала цей крок, назвавши його «прикладом відкритого діалогу з ринком» і наголосила, що така позиція сприяє зниженню адміністративного тиску на бізнес та поліпшенню доступу до рухомого складу [11].

Українські аграрії та великі компанії теж не раз закликали до скасування ексклюзивних прав Укрзалізниці та відкриття ринку для приватних перевізників. Нині ж пасажирські перевезення дотує держава шляхом заробітку на вантажах, тому «Укрзалізниця» не відчуває стимулу покращувати послуги або знижувати тарифи. В результаті бізнес змушений платити високі гроші й миритися з тим, що вибрати інший сервіс – неможливо.

Разом із тим, як я вже зазначала раніше, влада ініціювала масштабні законодавчі зміни, спрямовані на реформу чинної моделі, законопроектом №12142 «Про систему та особливості функціонування ринку залізничного транспорту». Він передбачає повний поділ Укрзалізниці на окремі компанії – оператора колій та незалежних перевізників пасажирів і вантажів. Після завершення воєнного стану оператор колій узагалі не зможе сам виконувати перевезення, а будь-яка ліцензована компанія з власними локомотивами й вагонами отримає право виходу на ринок. Оператори колій зобов'язані будуть надавати перевізникам доступ до інфраструктури на недискримінаційних умовах, а тарифи для цього затверджуватиме новостворена Національна комісія з регулювання транспорту [12]. Ця комісія також контролюватиме виконання тарифних зобов'язань (зокрема, врахування інвестиційного компонента для модернізації доріг). Але варто згадати, що документ ще не ухвалений і набуде чинності лише після зняття воєнного стану, тож у короткостроковій перспективі монопольний статус УЗ збережеться.

Тарифна політика та фінансування. Особливу увагу заслуговує й тарифне регулювання у галузі. Наразі тарифи на вантажні та пасажирські перевезення встановлюються Міністерством розвитку громад та територій України (із погодженням із Міністерством фінансів, економіки чи місцевою владою залежно від виду послуг). На практиці це означає, що тарифні рішення стають предметом політичних компромісів і не відображають реальні витрати галузі [12]. Тому навіть при підвищенні ставок УЗ не стимулюється підвищувати ефективність: найкращий сервіс у пасажирському сегменті фактично дотується коштом вантажників. Бізнес-клієнти й експерти критично ставляться до такої схеми – зокрема, Європейська Бізнес Асоціація підкреслює, що ускладнення доступу до рухомого складу і непрозора тарифна політика «можуть призвести до

штучного дефіциту потужностей, подорожчання перевезень і зниження конкурентоспроможності українських товарів» [10]. Національна транспортна стратегія, затверджена наприкінці 2024 року [6], прямо вказує на «дефіцити тарифної політики» та «обмежену конкуренцію» у залізничному секторі як на нагальні проблеми [3]. Новий законопроект переносить встановлення тарифів з політичного поля до компетенції незалежного регулятора – це має зробити ціни на доступ до колій прозорими та економічно обґрунтованими [12].

Висновки. На мою думку, до 2030 року, за умови реального впровадження Національної транспортної стратегії, «Укрзалізниця» може перетворитися з застарілої монополії на сучасного оператора. Для цього необхідно чітко розмежувати управління інфраструктурою та перевезеннями, створити незалежний орган контролю та відкрити ринок для приватних компаній. Крім того, потрібно провести масштабну модернізацію: уніфікацію колій, впровадження сучасних систем управління рухом та сертифікацію рухомого складу за європейськими стандартами. Така комплексна трансформація дозволить забезпечити конкуренцію, прозорість тарифів та технічну сумісність з ЄС, перетворивши українську залізницю на важливий вектор економічного розвитку та надійного партнера європейського транспортного простору.

Список використаних джерел

1. Під час війни Укрзалізниці вдалося налагодити системну евакуаційну кампанію та успішно працювати на економіку держави. *Дія.Бізнес Старт*. 2022. URL: <https://business.diia.gov.ua/history-of-success/pid-chas-viiny-ukrzaliznytsi-vdalosia-nalahodyty-systemnu-evakuatsiinu-kampaniiu-ta-uspishno-pratsiuvaty-na-ekonomiku-derzhavy>
2. Петровський Д. Як "Укрзалізниця" стала помічником економіки та громадян під час війни. *УНІАН*. URL: <https://www.unian.ua/economics/transport/yak-ukrzaliznicya-stala-pomichnikom-ekonomiki-ta-gromadyan-pid-chas-viyni-novini-ukrajina-11836035.html>
3. Malniev B. (2025). Ukraine Advances Railway Market Reform with New Draft Law. *EY – Deutschland | Shape the future with confidence*. URL: https://www.ey.com/en_ua/insights/infrastructure/ukraine-advances-railway-market-reform-with-new-draft-law
4. Directive 2012/34. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj/eng>
5. Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European economic and social committee and the Committee of regions. URL: [https://enlargement.ec.europa.eu/document/download/1924a044-b30f-48a2-99c1-50edeac14da1_en?filename=Ukraine %20Report %202024.pdf](https://enlargement.ec.europa.eu/document/download/1924a044-b30f-48a2-99c1-50edeac14da1_en?filename=Ukraine%20Report%202024.pdf)

6. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025-2027 роках. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-п#n17:~:text=НАЦІОНАЛЬНА %20ТРАНСПОРТНА %20СТРАТЕГІЯ %20УКРАЇНИ на %20період %20до %202030 %20року](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-п#n17:~:text=НАЦІОНАЛЬНА%20ТРАНСПОРТНА%20СТРАТЕГІЯ%20УКРАЇНИ%20на%20період%20до%202030%20року)

7. Trans-European Networks. URL: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/135/trans-european-networks-guidelines>

8. Van der Laan D. (2024). UIRR – International Union for Road-Rail Combined Transport. URL: <https://www.uirr.com/en/news/mediacentre/2904-ukraine-building-another-european-gauge-track-to-the-eu.html>

9. Приватні локомотиви в Україні: як вони змінюють вантажні перевезення. UCLC. URL: <https://uclc.com.ua/pryvatni-lokomotyvy-v-ukrayini-yak-vony-zminyuyut-vantazhni-perevezennya/>

10. EBA Calls to Lift Restrictions on the Operation of Innovative Wagons in Ukraine. URL: <https://eba.com.ua/en/eva-zaklykaye-skasuvaty-obmezhennya-na-ekspluatatsiyu-inovagoniv-na-terytoriyi-ukrayiny/>.

11. EBA Experts Welcome Ukrzaliznytsia's Decision to Lift the Ban on the Use of Foreign Freight Wagons in Ukraine. URL: <https://eba.com.ua/en/eksperty-eva-vitayut-rishennya-uz-pro-skasuvannya-zaborony-na-vykorystannya-v-ukrayini-inozemnyh-vantazhnyh-vagoniv/>.

12. Іванов О. Важливі законопроекти другої половини жовтня 2024 року. Укрінформ. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-politics/3926246-vazlyvi-zakonoproekti-drugoi-polovini-zovtna-2024-roku.html>

Олександр СИНИЦЬКИЙ
магістр публічного управління та адміністрування

ЕКОСИСТЕМНИЙ ПІДХІД У ДОСЛІДЖЕННІ ПЕНСІЙНОЇ СИСТЕМИ: СОЦІАЛЬНИЙ, ЕКОНОМІЧНИЙ ТА ІНСТИТУЦІЙНИЙ ВИМІРИ

Ключові слова: пенсійна система, екосистемний підхід, функції системи, соціальний захист, середовище, фінансова стійкість.

Метою дослідження є теоретичне обґрунтування застосування екосистемного підходу до аналізу пенсійної системи України, визначення її ключових функцій і структурних компонентів, а також виявлення можливостей підвищення її стійкості, ефективності та результативності в умовах демографічних змін.