

CHAPTER «STATE ADMINISTRATION»

IMPLEMENTATION IN UKRAINE OF THE FORM OF REGULATION AND DEVELOPMENT OF THE RAILWAY SECTOR USING THE EXAMPLE OF POLAND

ВПРОВАДЖЕННЯ В УКРАЇНІ ФОРМИ РЕГУЛЮВАННЯ ТА РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО СЕКТОРУ НА ПРИКЛАДІ ПОЛЬЩІ

Nazarii Horbachuk¹

DOI: <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-562-4-19>

Abstract. The subject of the study is the reform of the railway transport of Ukraine in the context of European integration, in particular, taking into account the successful experience of the Republic of Poland in liberalizing the railway transport market, modernizing the infrastructure and adapting the industry to the requirements of the European Union. The purpose of this study is to analyze the current state of railway transport in Ukraine, identify key problems that hinder its development, and justify the feasibility of implementing the Polish model of reform to achieve competitiveness, effective functioning and integration into the European transport space. The study used a set of general scientific and special methods: analysis and synthesis – to study the current state of the Ukrainian railway infrastructure and its problems; comparative analysis – to compare the reform processes in Poland and the potential adaptation of such mechanisms in Ukraine; empirical generalization – to determine effective instruments for managing the railway transport market; induction and deduction – to draw conclusions about the advantages of adapting the Polish experience. The conducted study allows us to conclude that the reform of railway transport in Ukraine is not only relevant, but also

¹ Postgraduate Student,
National University "Lviv Polytechnic", Ukraine

strategically necessary. The example of Poland has proven the effectiveness of implementing such approaches as: separation of the functions of the state carrier, creation of an independent regulator, opening the market to private companies, modernization of infrastructure through investments and harmonization of legislation with EU standards. Adapting these elements to Ukrainian realities will allow to improve the quality of passenger and freight transportation, stimulate competition, reduce pressure on the state budget and, in the long term, ensure integration into the European transport system. The reform should be accompanied by comprehensive public-private cooperation, transparent regulatory policy and active participation of international partners.

1. Вступ

Економічне регулювання у секторі залізничного транспорту виникло як наслідок процесу лібералізації правил функціонування цього сектору, який охопив передусім сектор вантажних перевезень. Проте, перш ніж обговорювати правову основу та окремі інструменти регулювання сектору залізничних вантажних перевезень, видається необхідним звернутися до концепцій і категорій, що лежать в основі проведених міркувань. З цієї причини необхідно спочатку розглянути визначення та сутність «галузі залізничного транспорту» в цілому, а також її місце в транспортній системі. Далі необхідно звернутися до концепцій і моделей організації функціонування цього сектора як сектору економіки. У зв'язку з цим за останні кілька років ми спостерігаємо суттєву зміну парадигми роботи сектору залізничного транспорту та еволюцію від монополії до рішень, заснованих на механізмі конкуренції. Нарешті, необхідно розглянути, у чому полягає функція економічного регулювання, які його витоки, як воно визначається в доктрині та які його цілі та інструменти, про що буде детально розглянуто в наступних частинах роботи. Таким чином, у сучасних умовах реформування залізничної галузі набуває особливого значення системне розуміння її економічної природи, інституційного устрою та принципів державного втручання. Залізничний транспорт – це не лише елемент інфраструктури, а й важливий сектор національної економіки, який забезпечує стратегічну мобільність, логістичну згадженість та інтеграцію у глобальні ринки. Економічне регулювання стає інстру-

ментом забезпечення балансу між державними інтересами, потребами споживачів та можливостями бізнесу, формуючи нову архітектуру взаємодії учасників ринку. У цьому контексті аналіз механізмів регуляторної політики, зокрема в секторі вантажних перевезень, дозволяє виявити ефективні моделі, які можна адаптувати в умовах української транспортної системи. У наступних розділах буде докладно проаналізовано концептуальні засади економічного регулювання, правове підґрунтя, специфіку ринку залізничних перевезень, а також окреслено ключові інструменти впливу, які використовуються в європейській практиці.

2. Особливості регулювання залізничного транспорту в Польщі.

Як зазначав Ф. Бродель у своїй фундаментальній праці з історії економіки та капіталізму 15-18 століть: «транспорт є необхідною завершальною стадією виробництва. Коли темп прискорюється, все йде добре, навіть краще, ніж добре» [1, с. 304]. Це підкреслює важливість транспорту з самого початку розвитку капіталістичної (ринкової) економіки. Враховуючи, що головною метою сучасних економік є досягнення сталого розвитку через процеси симбіозу між економічною людиною та біосферою, а для досягнення цієї мети необхідний динамічний і сталий розвиток усіх елементів економіки, особливе місце серед цих елементів посідає транспорт, оскільки добре розвинутий транспортний ринок спрощує економічну діяльність, забезпечує економічну доступність регіонів, віддалених від місця виробництва продукції, а самі транспортні послуги внести значний внесок у національну економіку [2, с. 127].

Поняття «транспорт» не є єдиним поняттям, і його внутрішній поділ залежить від прийнятих критеріїв [3, с. 11-17]. У загальному вигляді можна сказати, що транспорт полягає в наданні послуг, тісно пов'язаних з процесом переміщення всіх видів вантажів і людей [4, с. 10]. При цьому ці послуги стосуються послуг з навантаження, розвантаження та зберігання, а також послуг з експлуатації, контролю та оцінки [5, с. 11]. Якщо визначити транспорт як платне надання послуг, пов'язаних з переміщенням людей або предметів (вантажів), то це дозволяє зробити найелементарніший поділ транспорту за суб'єктом перевезення на пасажирський і вантажний.

У свою чергу, основним критерієм, що визначає поділ транспорту на окремі його галузі, є різноманітність середовища, в якому здійснюються перевезення [6, с. 15]. За використанням транспорт поділяють на наземний, водний, повітряний і підземний [7, с. 17]. Однак на цьому поділ не закінчується, оскільки різноманітність використовуваних транспортних засобів дозволяє розділити: у водному транспорті – морські перевезення.

Найскладніший поділ і внутрішню класифікацію можна зробити в межах наземного транспорту, виділивши, наприклад, підземний, наземний і надземний транспорт, або, наприклад, створивши категорії спеціального транспорту (гусеничний транспорт, транспорт на підвішеному транспорті) або суто перевантажувального транспорту (крановий, тролейбусний, конвеєрний). Нарешті, використовуючи тип використовуваної дороги (залізничний або безколіїний) як відмінний фактор, ми можемо розрізнити залізничний і автомобільний транспорт, причому останній взаємозамінно називають «автомобільний транспорт» через повну втрату значущості інших видів транспорту, що використовують безрейкові дороги [8, с. 16].

Однак мета цього дослідження не полягає в тому, щоб представити вичерпний і повний перелік можливих поділів, які зустрічаються на транспорті. Крім того, є сумніви щодо реалізації цього завдання – враховуючи, зокрема, швидкі технічні та технологічні зміни, які спостерігаються на транспорті, а також безліч потенційних критеріїв поділу [9, с. 12-13] – взагалі були б можливими. Тому вище було наведено лише найважливіші та необхідні, щоб чітко виділити залізничний транспорт як предмет особливого інтересу.

3. Лібералізація сектору залізничного транспорту як відправна точка для регулювання

Теоретичні та практичні основи лібералізації сектору залізничного транспорту.

Залізничний сектор виник як галузь транспорту під час промислової революції на рубежі першої та другої половини 19-го століття і був першою галуззю наземного транспорту, в якій було досягнуто одночасно двох ефектів: здатності перевозити значні обсяги масових вантажів і зниження одиничних експлуатаційних витрат до рівня, порів-

нянного з витратами на морському та внутрішньому судноплаванні. Спочатку в Європі, а потім і на інших континентах почали створюватися приватні залізничні компанії, які акумулювали капітал, необхідний для будівництва та обслуговування лінійної інфраструктури, придбання рухомого складу та організації підприємства, здатного здійснювати перевезення на вибраних географічних маршрутах [10, с. 52]. Тут важливо, що з початку функціонування залізниці були створені вертикально інтегровані залізничні компанії, які самостійно управляли інфраструктурою та вели операційну діяльність. Ця модель все ще використовується на багатьох континентах, за винятком країн-членів ЄС, де: в рамках політики лібералізації правил функціонування сектору залізничного транспорту з 1990-х років реалізується модель відокремлення залізничної інфраструктури від операторської діяльності. З цієї причини майже в усіх європейських країнах залізнична інфраструктура управляється суб'єктом, який належить до державного сектору економіки, і доступ до інфраструктури надається всім, хто хоче перевозити пасажирів або вантажі як залізничні оператори [11, с. 42].

З теоретичної точки зору вищезазначений процес лібералізації в секторі залізничного транспорту, а також в інших «мережевих» секторах (зокрема в енергетиці та телекомунікаціях) можна описати як перехід від парадигми природної монополії до різних моделей лібералізації. Моделі лібералізації, реалізовані в цих секторах, різною мірою долають стару парадигму монополії, відкриваючи ці сектори для конкуренції. Однак парадигма монополії також змушує підтримувати регуляторні інструменти в мережевих секторах. Питання про те, чи існує потреба в дотриманні нормативних актів після лібералізації правил роботи сектору залізничного транспорту, як і в інших мережевих секторах, є предметом суперечок, особливо на першому етапі лібералізації, оскільки відносно рано було виявлено, що регулювання інструменталізується в економічній та правовій реальності для досягнення різних цілей у мережевих секторах [12, с. 231, 235]. Використовується в економічних науках т. зв. Дезінтегрований регуляторний підхід [13, с. 7] до мережевих секторів дав змогу визначити сфери, які потребують регулювання в лібералізованих мережевих секторах, зокрема залізничному транспорті, причому розвиток і захист механізмів

мів конкуренції є єдиним критерієм, що виправдовує виконання державою функції регулювання в цих секторах.

Сектор залізничного транспорту, як і інші мережеві сектори, такі як енергетика, телекомунікації чи сектор водопостачання та каналізації, традиційно розглядалися як природні монополії. Природні монополії існують, коли один виробник або постачальник здатний виробляти або постачати певний товар, який потребує певний ринок, за нижчою ціною, ніж якби на цьому ринку працювали два або більше виробники або постачальники. Субаддитивність витрат, що виникає в цьому випадку, є результатом економії масштабу або економії масштабу. Додатковою умовою створення природної монополії є т. зв незворотні витрати, також відомі як безповоротні витрати [14, с. 36]. Безповоротні витрати виникають, коли витрати, понесені колись на даному ринку, не можуть бути відшкодовані. Вони є результатом різниці між ціною придбання та ціною перепродажу [15, с. 7]. У випадку інвестицій у залізничні мережі неперворотні витрати виникають через те, що вартість перепродажу цих мереж є дуже низькою у разі зниження попиту на транспортні послуги, що надаються через них, особливо через те, що немає можливості перенести їх на інший географічний ринок або використати в будь-який інший спосіб [16, с. 666]. Безповоротні витрати становлять значну перешкоду входу на ринок для потенційних конкурентів природних монополістів на ринках вантажних або пасажирських перевезень, пов'язаних із залізничною інфраструктурою, оскільки економічна специфіка мережевих секторів полягає в тому, що надання та використання послуг на ринку, пов'язаному з ринком інфраструктури (управління інфраструктурою), залежить від можливості використання цієї інфраструктури, а отже, доступу до неї.

Природні монополії викликають потребу в регулюванні, оскільки через специфічні умови в секторі залізничного транспорту були створені високовертикально інтегровані структури, які охоплюють як будівництво, обслуговування та управління інфраструктурою, так і надання послуг залізничного транспорту (вантажних і пасажирських). Існування природної монополії в галузі інфраструктури в секторі залізничного транспорту стало підставою для охоплення всього сектора законною монополією. Вважалося, що завдяки сильній «насищенню» залізничного транспорту вимогами суспільних інтересів

(комунальні послуги у сфері пасажирських перевезень, значення залізничної інфраструктури для оборони та безпеки держави), вертикальна інтеграція та включення залізничного транспорту до сфери державної монополії є запорукою його ефективної діяльності відповідно до суспільних інтересів. Противагою такої побудованої монополії був широкий державний нагляд за економічною діяльністю в галузі залізничного транспорту (особливий статус Польської державної залізниці як громадського комунального підприємства, втручання у формування цін на транспортні послуги, особливо пасажирські, або навіть особливий статус деяких залізничних установ, як-от Залізнична Охоронна Варта).

Вищезазначене було пов'язано з тим, що традиційна парадигма регулювання інфраструктурних галузей, в яких існує природна монополія, полягала в тому, що інфраструктурні підприємства (наприклад, залізничні компанії) отримували юридичну монополію (винятковість) на ведення господарської діяльності на певному ринку в обмін на зобов'язання реалізовувати конкретні соціальні цілі у вигляді надання послуги широкого доступу [17, с. 196, 231]. Це означало, що ці компанії були зобов'язані надавати послуги навіть там, де це було збитково, і, як правило, застосовувати однакові ціни для всіх споживачів, незалежно від місцезнаходження одержувача послуг. Інфраструктурні компанії зазвичай виконували свою місію через перехресне субсидування. Теоретичне обґрунтування такої моделі регулювання надала теорія природної монополії, оскільки, згідно з нею, закриття доступу до ринку мало забезпечити ефективність виробництва та дозволити уникнути «руйнівної конкуренції» та «великого, дорогого дублювання інфраструктури», а водночас регулювання цін мало призвести до встановлення їх рівня на соціально оптимальному рівні, тобто забезпечити ефективність розподілу [18, с. 252].

4. Поточний стан залізничного транспорту в Україні

АТ "Укрзалізниця" – вертикально-інтегрований державний монополіст, до якого входить сегмент природної монополії (колії, інша інфраструктура) та потенційно конкурентний ринок (вантажні та деякі пасажирські перевезення).

Що означає для компанії реалізація даних принципів?

1. Розділення АТ "Укрзалізниця" на інфраструктурну, вантажну та пасажирську компанії з відкриттям ринку перевезень для приватних гравців.

2. Діяльність оператора інфраструктури, що спрямована не на максимізацію прибутку, а на забезпечення розвитку економіки згідно з державною стратегією.

3. Створення регуляторів ринку – тарифного і безпекового, які б не дозволяли оператору інфраструктури зловживати монополієм становити, а перевізникам економити, нехтуючи безпекою.

4. Запровадження механізму визначення та фінансування соціальних зобов'язань держави (public service obligations), коли уряд чи місцеві органи влади компенсують державному пасажирському перевізнику, а в перспективі і приватним перевізникам, витрати на перевезення українців за збитковими маршрутами.

Залізниця має регіональну структуру – шість філій. Паралельно створюються функціональні компанії, які повинні стати частинами залізничного холдингу.

Уже зареєстрована філія "Пасажирська компанія", також будуть створені вантажний перевізник та оператор інфраструктури. Наглядова рада "Укрзалізниці" може створити окремі вокзальну, енергетичну чи інші компанії. Холдинг повинен частково зберегти вертикальну інтеграцію компанії, яка є ефективною.

У рамках холдингу важливо, щоби його окремі компанії ухвалювали бізнес-рішення незалежно, тобто не координували їх, мали розділений облік доходів і витрат. Тоді буде чітко видно масштаб прибутковості вантажних перевезень, рівень збитковості пасажирських перевезень та необхідність інвестицій в інфраструктуру.

Інфраструктура. Майбутній оператор інфраструктури управлятиме природною монополією, перш за все – коліями загального користування. Оператор залишиться державним, хоча нові залізничні лінії слід дозволити будувати і приватним компаніям.

Оператор повинен інвестувати не лише в обслуговування, а і в будівництво інфраструктури. Його доходи будуть складатися з плати за доступ, яку він братиме з перевізників, та державної допомоги на підтримку залізничної мережі.

Компанія повинна розробити прозорий механізм визначення плати за доступ до колії для всіх перевізників та запропонувати її ринку, направивши на розгляд регулятору.

Національна комісія регулювання на транспорті – незалежний регулятор – повинна перевірити обґрунтованість такої плати та затвердити її. Також регулятор мусить відстежувати, щоб оператор інфраструктури не створював нецінові бар'єри для перевізників, наприклад, маніпулюючи даними про завантаженість колій.

Вантажні перевезення. На ринку вантажних перевезень можуть з'явитися три-шість приватних перевізників. Їх готові створити великі аграрні та гірничо-металургійні компанії. Приватні фірми зможуть інвестувати в локомотиви та покращити якість перевезень, позбавивши "Укрзалізницю" монопольного становища.

Після допуску приватних перевізників з'явиться потреба в створенні регулятора з безпеки. Зараз рух поїздів узгоджується в "чорному ящику" – власними підрозділами "Укрзалізниці". Коли по коліях разом з поїздами державної компанії поїдуть приватні локомотиви, знадобляться єдині, чіткі і зрозумілі для всіх правила безпеки руху.

Орган з безпеки на залізничному транспорті визначатиме вимоги до технічного стану локомотивів, які їздитимуть українськими коліями, надаватиме сертифікати їх машиністам, визначатиме пріоритетність руху завантаженими коліями.

Пасажирські перевезення. Конкуренція пасажирських перевізників буде існувати лише на прибуткових маршрутах – між регіональними центрами та на міжнародних напрямках. Решту перевезень замовлятиме уряд спочатку у державного перевізника.

У майбутньому приватні перевізники виявлять бажання змагатися з державним за приміські та регіональні перевезення на тендерній основі. Зараз, як свідчить досвід країн Євросоюзу, це малоімовірно. Завдяки аукціонам держава зможе отримати найнижчу ціну, і не обов'язково саме від державного перевізника.

Ціни на квитки в приміських та регіональних перевезеннях, як і в інших країнах, будуть субсидуватися, адже вони виконують переважно соціальну функцію. Для місцевої влади важлива мобільність трудової сили та населення загалом.

Це повинно працювати так: приміські перевезення виконує окрема компанія, регіональна влада визначає необхідні маршрути, обсяги перевезень і навіть розклад руху поїздів, перевізник та регіональна влада укладають довготерміновий контракт, за яким влада оплачує перевізнику вартість цих послуг.

Фінанси: де взяти гроші на якісні залізничні послуги.

Залізнична інфраструктура – це суспільне благо. Як і автодороги, колії повинні фінансуватися не лише перевізниками, але й держбюджетом, оскільки пропускна здатність та якість інфраструктури впливають на економічне зростання, а проблеми з безпекою в разі недофінансування можуть призвести до смертельних аварій.

Плата за доступ до інфраструктури для вантажних перевізників, про яку йшлося вище, повинна покривати прямі витрати оператора інфраструктури на підтримання мережі в робочому стані, а капітальні інвестиції слід фінансувати з бюджету.

Якщо уряд не буде фінансувати інвестиції оператора інфраструктури і перекладе ці видатки на перевізників, вартість транспортування вантажів залізницею стане вищою, ніж у Західній Європі. Тоді деякі товари стане вигідніше перевозити автомобілями. Дороги будуть ще більше руйнуватися від перевантажених фур, а випуск деяких товарів стане нерентабельним через зростання транспортних витрат.

Така ж ситуація чекатиме і пасажирські перевезення, доходи від яких зростають повільніше, ніж видатки. Держава мусить визнати, що забезпечувати достатні пасажирські перевезення, включно з пільговими категоріями, – це її обов'язок, а не залізничної компанії, як це є зараз. Бюджет повинен компенсувати ці видатки [19].

5. Адаптація польської моделі в Україні

У звіті Європейської комісії від листопада 2023 року в контексті залізниць зазначено, що:

1. Реформування залізничного транспорту призупинено із введенням надзвичайного стану під час війни в лютому 2022 року.

2. Зміни, пов'язані з повним або частковим припиненням доступу до українських морських портів, показали необхідність зміцнення залізничної мережі до країн ЄС.

3. Закон про залізничний транспорт не виконано. Українська залізниця залишається:

- суб'єкт господарювання, що працює в таких сферах: управління інфраструктурою;
- надання транспортних послуг – без фінансових та організаційного поділу цієї діяльності;
- тарифи та умови доступу до інфраструктури не регулюються прозоро.

Державна служба України з безпеки на транспорті, підпорядкована Кабінету Міністрів України через Міністра інфраструктури [20], видає ліцензії операторам вагонів перевезення пасажирів або небезпечних вантажів. Однак він не видає сертифікати безпеки.

У рамках програми Ukraine Facility Україна зобов'язалася прийняти зміни до закону до кінця 2025 року.

Щодо залізничного транспорту, з набранням чинності закону в частині законодавчих питань ще у 2025 році. У рамках внесення змін до закону має відбутися демонополізація Української залізниці (УЗ). Ця організація буде поділена на вантажних перевізників, пасажирських перевізників та менеджера інфраструктури. Цей управитель забезпечував би доступ до інфраструктури на конкурентних засадах. Очікується, що ця акція буде реалізована в 2025 році, оскільки український уряд неодноразово зазначав про неможливість втрати контролю над ключовими секторами в умовах війни.

Відповідно до звіту IFC за жовтень 2023 року: «Можливості приватного сектора для зеленої та стійкої реконструкції в Україні». Узагальнююча доповідь Уряд України має продовжувати роботу з підвищення ефективності залізничного транспорту та створення умов для залучення приватного капіталу в залізничний сектор.

Автори Звіту констатують, що в залізничному секторі державна власність на залізничну інфраструктуру має залишатися в межах держави, але необхідно:

- реформування системи зборів;
- лібералізація ринку шляхом надання можливості іноземним операторам брати участь у ринку;
- збільшення зв'язку з ЄС шляхом розвитку інфраструктури 1435 мм;

– уряд має розглянути можливість розвитку мережі перевантажувальних терміналів, з'єднаних з ЄС залізницею з колією 1435 мм, а приватний сектор має мати відповідні умови реалізувати інвестиції в логістичну інфраструктуру.

Для приватного сектору також вказані можливості виробництва необхідного рухомого складу з відстанню 1435 мм. Загалом IFC визначає інвестиційні можливості в залізничному секторі у розмірі 2 млрд дол. США за умови створення належного середовища для підтримки інвесторів.

6. Плани розвитку залізничної інфраструктури між Польщею та Україною

MI RP вказує на те, що: менеджер національної залізничної інфраструктури, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. від початку повномасштабної війни вона здійснила низку заходів, які покращили пропускну здатність польсько-українського кордону.

Керівник польської залізниці постійно отримує інформацію від української сторони щодо інвестицій у залізничні лінії, що ведуть до польсько-українських КПП. Наразі це стосується передусім залізничної колії до станції Крощенко (1435 мм), до станції Гребенне (1435 мм) та лінії Ковель – Дорогуськ.

Українська сторона планує побудувати залізничну колію 1435 мм від Львова (Скнилова) до Медики. У Міністерстві інфраструктури повідомили, що на поточному етапі (станом на 4 березня 2024 року) переговори щодо фінансування вищевказаних проєктів не ведуться.

7. Європейська інтеграція української залізничної системи – можливості та загрози для Польщі

Міністерство інфраструктури Республіки Польща звернуло увагу на такі можливості та загрози, пов'язані з євроінтеграцією української залізничної галузі.

Загрози:

1. Розширення перевантажувальних терміналів з українського боку означатиме, що більшість (якщо не всі) перевантажувальні операції можуть бути перенесені в Україну, а Польща буде лише транзитною країною. Залізничні перевізники ЄС зможуть організувати весь логіс-

тичний ланцюг власними ресурсами. У такому випадку Польща втрапить плату за транзитні вантажні перевезення, а польські перевантажувальні термінали можуть втратити сенс існування, а також негативний вплив на соціальні проблеми (зростання безробіття).

2. Перехід української сторони на сполучення колією 1435 мм є однозначно негативним і шкідливим з точки зору бізнесу польських залізничних та перевантажувальних компаній, і найбільше виграє від цього Українська залізниця.

3. Конкуренція польських залізничних компаній з українськими за кошти ЄС. Це може призвести до зменшення коштів для Польщі, які виділяються на залізничну інфраструктуру, що призведе до зменшення частки коштів ЄС у залізничних інвестиціях та до скорочення кількості інвестицій.

4. У разі скорочення фінансових ресурсів для виконання інвестиційних завдань (модернізація, ревіталізація) необхідно буде виділяти більше коштів для підтримки параметрів лінії в межах коштів на утримання. Вдасться скоротити кошти ЄС на закупівлю ремонтної техніки. Через збільшення інтенсивності трафіку потреби в обслуговуванні, ймовірно, збільшаться.

Можливості:

1. Будівництво нових залізничних ліній зі стандартною європейською колією створить нові можливості для пасажирських перевезень з використанням технічних регламентів (наприклад, ширина колії рухомого складу) та вимог законодавства ЄС.

2. Вступ України до ЄС принесе позитивні наслідки, пов'язані зі скасуванням прикордонного контролю, що безпосередньо вплине на збільшення доступної пропускної спроможності польсько-українських залізничних пунктів пропуску.

3. Після завершення інвестицій у лінії стандартної колії на українській стороні та з великими транспортними потоками подальші інвестиції в прикордонну залізницю можуть бути виправданими/необхідними.

4. Польські залізничні та будівельні компанії матимуть шанс реалізувати контракти в Україні.

5. Після запровадження для України спрощень щодо пересування людей в межах ЄС, польські компанії отримують нові можливості для збільшення кадрового потенціалу.

МІ РР зазначає, що:

– В контексті переходу України на залізничні перевезення на коліях 1435 мм це важливо є забезпечення інтересів польських підприємств, а в довгостроковій перспективі видається необхідним забезпечити/ гарантувати роботу ширококолійної лінії LHS.

– Заміна ширококолійної колії на стандартну колію в товарообміні може мати негативні наслідки для польських залізничних та перевантажувальних компаній.

Одним із аспектів, де польський уряд міг би забезпечити інтереси залізничних компаній у майбутньому, є включення їх до Угоди про взаємне залізничне сполучення з урядом України, укладеної Міністерством інфраструктури [21, с. 55].

8. Очікувані результати та ризики

Розділення функцій «Укрзалізниці», створення незалежного регулятора та залучення приватних операторів сприятиме оптимізації роботи залізничного транспорту. Це дозволить зменшити операційні витрати, покращити управління інфраструктурою та зробити перевезення більш надійними та швидкими.

Лібералізація ринку залізничних перевезень створить конкурентне середовище, що змусить операторів впроваджувати сучасні технології, оновлювати рухомий склад і покращувати якість обслуговування пасажирів та вантажовідправників. Як наслідок, пасажирів отримають комфортніші умови подорожей, а бізнес – більш вигідні логістичні рішення.

Реформа сприятиме залученню приватних і міжнародних інвестицій у розвиток залізничної інфраструктури. Це дозволить модернізувати залізничні колії, вокзали, оновити рухомий склад та впровадити цифрові рішення для управління перевезеннями.

Реформування залізничного транспорту може зіткнутися зі спротивом «Укрзалізниці», оскільки поділ компанії та відкриття ринку для приватних перевізників суперечать її інтересам. Крім того, реформа потребуватиме змін у законодавстві, що може уповільнити процес через політичні та бюрократичні перепони.

Модернізація інфраструктури, оновлення рухомого складу та запровадження цифрових технологій потребують значних фінансових

вкладень. Без ефективного залучення державного та приватного капіталу реформа може залишитися на рівні теоретичних змін без реального покращення якості перевезень.

Зміни в структурі ринку можуть призвести до скорочення робочих місць у державному секторі, що викличе невдоволення працівників. Також можуть зрости тарифи на перевезення, особливо якщо реформа не супроводжуватиметься ефективною системою регулювання цін та субсидій для соціально вразливих категорій населення.

Попри можливі ризики, реформа залізничного транспорту за польським зразком відкриває значні перспективи для України. Грамотне впровадження змін, поетапний підхід та тісна співпраця з європейськими партнерами дозволять мінімізувати виклики та досягти сталого розвитку залізничного транспорту.

Реформа залізничного транспорту має потенціал значного підвищення ефективності системи перевезень. Розділення функцій «Укрзалізниці», створення незалежного регулятора та відкриття ринку для приватних операторів дозволить зменшити витрати, оптимізувати управління та покращити якість перевезень. Конкуренція стимулюватиме впровадження сучасних технологій, оновлення рухомого складу, підвищення рівня сервісу як для пасажирів, так і для бізнесу. Крім того, реформа відкриє нові можливості для залучення інвестицій у модернізацію інфраструктури та цифровізацію галузі, що сприятиме довгостроковому розвитку транспортної системи.

Однак реалізація таких масштабних змін супроводжується низкою викликів. Одним із ключових ризиків є опір з боку державного монополіста та гальмування процесів через бюрократичні та політичні перешкоди. Значні капіталовкладення, необхідні для модернізації, можуть виявитися обмеженим ресурсом без належної стратегії фінансування. Соціальні ризики також не можна ігнорувати – можливе скорочення робочих місць та підвищення тарифів можуть викликати незадоволення серед населення, особливо вразливих категорій.

Попри потенційні ризики, реформа залізничної галузі є неминучою умовою адаптації до сучасних європейських стандартів і підвищення конкурентоспроможності України на міжнародному ринку перевезень. Ключовими умовами успіху є прозорість процесу реформування, ефективна державна політика, поетапне впровадження змін та підтримка

з боку європейських інституцій. Збалансований підхід до розподілу повноважень, інвестицій і захисту соціальних інтересів дозволить не лише уникнути основних загроз, а й перетворити залізничну систему України на сучасний, ефективний і сталий сегмент транспортної інфраструктури.

9. Висновки

Досвід Польщі у реформуванні залізничного транспорту доводить, що структурні зміни можуть значно підвищити ефективність галузі, залучити інвестиції та покращити якість перевезень. Успішне розділення функцій державного оператора, створення незалежного регулятора та лібералізація ринку зробили польську залізничну систему конкурентоспроможною та інтегрованою до європейського простору. Враховуючи подібність проблем у залізничній сфері України та Польщі, цей досвід є цінним орієнтиром для реформ.

Реформування залізничного транспорту вимагає поступового підходу, що дозволить уникнути дестабілізації ринку та соціальних ризиків. Поділ «Укрзалізниці», створення конкурентного середовища та залучення приватних операторів мають здійснюватися поетапно, з урахуванням економічних, правових і технічних особливостей України. Паралельно необхідно забезпечити модернізацію інфраструктури, цифровізацію процесів і адаптацію законодавства до європейських стандартів.

Успішна реформа залізничного транспорту неможлива без політичної волі та стратегічної підтримки з боку уряду. Необхідна чітка координація з європейськими партнерами, зокрема ЄС, для отримання технічної допомоги, фінансування інфраструктурних проєктів та гармонізації законодавства. Співпраця з міжнародними фінансовими інституціями, такими як Європейський банк реконструкції та розвитку (ЄБРР) і Європейський інвестиційний банк (ЄІБ), може стати важливим джерелом фінансування для модернізації залізничної галузі України.

Таким чином, впровадження польського досвіду в Україні є доцільним та перспективним напрямом реформ, який сприятиме підвищенню конкурентоспроможності залізничного транспорту, залученню інвестицій та інтеграції до європейського транспортного простору.

Список літератури:

1. F. Braudel, *Gry wymiany*, s. 304.
2. D. Butyter, *Znaczenie sektora transportowego*, s. 127.
3. R. Tomanek, *Funkcjonowanie transportu*, s. 11–17.
4. M. Madeyski, E. Lissowska, J. Marzec, *Wstęp do nauki o transporcie*, s. 10.
5. Por. Encyklopedia PWN, *Transport*,: <https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/transport;3988780.html>; J. Neider, *Transport międzynarodowy*, s. 11 i n.; W. Górski, E. Mendyk, *Prawo transportu lądowego*, s. 11.
6. H. Goik, *Umowa przewozu*, s. 15.
7. I. Tarski, *Definicja transportu*, s. 17.
8. H. Goik, *Umowa przewozu*, s. 16.
9. J. Neider, *Transport międzynarodowy*, s. 12–13. Por. także: Encyklopedia PWN, *Transport*, encyklopedia.pwn.pl/haslo/transport;3988780.html
10. W. Paprocki, *Bariery rewitalizacji*, s. 52.
11. A. Mężyk, *Uwarunkowania i efekty*, s. 42 i n.
12. T. Skoczny *Wspólnotowe prawo regulacji*, s. 231 i n., 235 i n.; idem, *Regulacja prokonkurencyjna*, s. 1351.
13. G. Kniepsa koncepcji „disaggregierter Regulierungsansatz”. Zob. idem, *Der disaggregierte Regulierungsansatz*, s. 7.
14. I. Schmidt, J. Haucap, *Wettbewerbspolitik und Kartellrecht*, s. 36.
15. G. Knieps, *Der disaggregierte Regulierungsansatz*, s. 7.
16. Ibidem; W. Eickhof, D. Kreikenbaum, *Die Liberalisierung*, s. 666.
17. M. Król, *Tradycyjny a współczesny paradygmat*, s. 196; Ch. Theobald, *Wettbewerb in Netzen*, s. 231.
18. Ibidem; J. Kruse, *Vertikale Integration*, s. 252.
19. Якою буде "Укрзалізниця", якщо все піде за планом. URL: <https://epravda.com.ua/publications/2019/12/24/655046/>
20. Державна служба України з безпеки на транспорті. URL: <https://dsbt.gov.ua/>
21. Polska-Ukraina: sektor transportu. Konkurencja i współpraca. URL: https://www.bgk.pl/files/public/Pliki/Ekspertyzy_i_badania/Polska-Ukraina._Sektor_transportu._Konkurencja_i_wspolpraca.pdf

References:

1. F. Braudel, *Games of Exchange*, p. 304.
2. D. Butyter, *The Importance of the Transport Sector*, p. 127.
3. R. Tomanek, *Transport Operations*, pp. 11–17.
4. M. Madeyski, E. Lissowska, J. Marzec, *Introduction to Transport Science*, p. 10.
5. See PWN Encyclopedia, *Transport*,: <https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/transport;3988780.html>; J. Neider, *International Transport*, pp. 11 et seq.; W. Górski, E. Mendyk, *Land Transport Law*, p. 11.
6. H. Goik, *Transport Agreement*, p. 15.
7. I. Tarski, *Transport Definition*, p. 17.

8. H. Goik, Transport Agreement, p. 16.
9. J. Neider, International Transport, pp. 12–13. See also: PWN Encyclopedia, Transport, encyklopedia. pwn.pl/ha-slo/transport;3988780.html
10. W. Paprocki, Revitalization Barriers, p. 52.
11. A. Mężyk, Conditioning and Effects, pp. 42 et seq.
12. T. Skoczny Community Regulation Law, pp. 231 et seq., 235 et seq.; idem, Pro-competitive regulation, p. 1351.
13. G. Knieps's concept of "disaggregierter Regulierungsansatz". See idem, Der disaggregierte Regulierungsansatz, p. 7.
14. Schmidt, J. Haucap, Wettbewerbspolitik und Kartellrecht, p. 36.
15. G. Knieps, Der disaggregierte Regulierungsansatz, p. 7.
16. Ibid; W. Eickhof, D. Kreikenbaum, Die Liberalisierung, p. 666.
17. M. King, Traditional and Contemporary Paradigm, p. 196; Ch. Theobald, Wettbewerb in Netzen, p. 231.
18. Ibid; J. Kruse, Vertikale Integration, p. 252.
19. What will Ukrzaliznytsia be like if everything goes according to plan. URL: <https://epravda.com.ua/publications/2019/12/24/655046/>
20. State Service of Ukraine for Transport Safety. URL: <https://dsbt.gov.ua/>
21. Polska-Ukraina:sektor transportu. Konkurencja i współpraca. URL: https://www.bgk.pl/files/public/Pliki/Ekspertyzy_i_badania/Polska-Ukraina._Sektor_transportu._Konkurencja_i_wspolpraca.pdf