

ОКРЕМІ ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ВІДНОСИН У СФЕРІ МОДЕРНІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

ТУРЧЕНКО Ігор Вікторович - доктор філософії в галузі права

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6127-7968>

УДК 346.1:338.47

DOI: <https://doi.org/10.32782/ep.2024.4.12>

Мета дослідження полягає у виявленні та аналізі існуючих проблем господарсько-правового регулювання відносин у сфері модернізації транспортної інфраструктури залізничного транспорту України, а також у розробці пропозицій для вдосконалення чинного вітчизняного законодавства з метою забезпечення ефективного відновлення, модернізації залізничної інфраструктури України відповідно до сучасних соціально-економічних вимог.

Методика дослідження. Для досягнення поставленої мети було застосовано системний та компаративний аналіз нормативно-правових актів України, ЄС та досліджено міжнародний досвід у сфері правового регулювання залізничної інфраструктури. Вибірковий аналіз законодавчих актів та пропозицій дозволив виявити основні прогалини у вітчизняному правовому полі та проблеми, що потребують комплексного підходу до їхнього вирішення.

Результати. Встановлено, що відсутність чіткого визначення поняття «інфраструктура залізничного транспорту» створює серйозні труднощі у регулюванні правовідносин у цій галузі. У роботі окреслено недоліки правового регулювання щодо монопольного становища держави Україна у цій сфері. Визначено низький рівень інноваційної активності та відсутність стимулів для інвестування в галузь дорожнього господарства, що негативно впливає на ефективність і конкурентоспроможність залізничного сектора.

Висновки. Визначено, що для ефективного відновлення та модернізації залізничної інфраструктури необхідне вдосконалення чинного

законодавства України щодо чіткого визначення інфраструктурних об'єктів, підвищення рівня конкуренції, забезпечення прозорого доступу до інфраструктури, впровадження сучасних екологічних стандартів, а також створення сприятливих умов для інвесторів. Запропоновані рекомендації спрямовані на формування цілісної нормативно-правової бази, яка відповідатиме міжнародним стандартам та сприятиме повноцінній інтеграції залізничної інфраструктури України до європейської та глобальної транспортної мережі.

Ключові слова: транспортна інфраструктура, транспортні послуги, інфраструктура залізничного транспорту, державне регулювання, господарське право, модернізація, мультимодальні перевезення.

Постановка проблеми

Сучасний етап соціально-економічного розвитку України, з огляду на повномасштабну війну з РФ, характеризується значними пошкодженнями та повним знищенням окремих доріг та об'єктів транспортної інфраструктури нашої держави. Їх відновлення та одночасна модернізація так і залишається недосяжною метою без розробки ефективних господарсько-правових механізмів забезпечення можливості впровадження новітніх технологічних рішень у подальшому повоєнному відновленні транспортної інфраструктури нашої країни. Зокрема, воєнна агресія Росії проти України спричинила значні руйнування залізничної інфраструктури. Відповідно до Звіту про прями

збитки інфраструктури від руйнувань внаслідок воєнної агресії Росії проти України станом на початок 2024 року за попередніми оцінками, загальний обсяг пошкодженого залізничного полотна становить до 507 км; кількість пошкоджених залізничних вокзалів і станцій - 126, з яких пошкоджено або знищено на підконтрольній території більше 53 і решта на неконтрольованих територіях. Також більше ніж 700 км залізничних колій знаходяться на тимчасово окупованій території. У 5,5 тисяч оцінюється загальна кількість пошкоджених, знищених і втрачених будівель, які належать Укрзалізниці, і близько 4 тисяч належних їй споруд. При цьому, є підстави вважати, що все рухоме майно Укрзалізниці, яке не було вивезено з таких територій вчасно, можна вважати повністю втраченим (зруйнованим або викраденим військами країни-агресора). Таким чином, загальні прямі збитки в цьому секторі оцінюються в \$4,3 млрд. [1,16]. При цьому, на Харківську область приходить 15% прямих грошових збитків залізничної інфраструктури. Оцінка загальних прямих збитків у залізничному секторі, підкреслює потребу у формуванні комплексного правового механізму для відновлення цієї критично важливої інфраструктури, зокрема з фокусом на модернізацію та впровадження передових технологічних рішень. Критична ситуація в Україні, де війна призвела до масштабного знищення транспортної інфраструктури, може бути переосмислена через призму гегелівської діалектики, яка розглядає розвиток як процес, що розгортається через конфлікт протилежностей. У цьому контексті руйнування можна трактувати не як кінцеву фазу, а як невіддільний елемент більш масштабного процесу створення нових, якісно кращих форм, що відповідають сучасним вимогам і викликам. У післявоєнній відбудові України можна бачити перспективу не просто відновлення зруйнованих складових елементів транспортної інфраструктури, а й глибокого її оновлення на принципово іншому фундаменті, що відповідає сучасним стандартам безпеки, енергоефективності та цифрової інтеграції. Сучасні інформаційні технології, інтелектуальні транспортні системи

та новітні стандарти екологічної стійкості, які раніше інтегрувалися в українську інфраструктуру частково і локально, тепер можуть стати основою масштабної перебудови, що якісно підвищить ефективність і конкурентоспроможність економіки нашої країни. Відновлення транспортної інфраструктури, забезпечення ефективності логістики і безпеки перевезень є критично важливими факторами, що мають вплив як на сьогодні, так і на майбутнє України. Отже, перед Україною постає невідкладна проблема відновлення залізничної інфраструктури, яка є критично важливою для економічного відновлення країни, безперервного функціонування транспортної мережі та забезпечення стабільного логістичного сполучення. Відновлення залізничного сектору потребує не лише фінансових ресурсів, але й інноваційного підходу до реконструкції та модернізації, що дозволить привести інфраструктуру до сучасних стандартів безпеки, енергоефективності та інтеграції з європейською транспортною системою.

Метою статті є виявлення та аналіз окремих проблем правового регулювання відносин у сфері модернізації транспортної інфраструктури залізничного транспорту України, а також розробка пропозицій щодо вдосконалення вітчизняного законодавства для забезпечення ефективного розвитку та оновлення залізничної інфраструктури України в умовах сучасних соціально-економічних викликів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Проблеми правового регулювання та питання структурної реформації залізничного транспорту залишаються предметом уваги багатьох вітчизняних науковців. Так, Д.А. Тимоха акцентував увагу на специфіці державного регулювання залізничного транспорту, І.В. Булгакова та А.В. Міщенко вивчали різноманітні правові аспекти функціонування залізничної інфраструктури, а І.М. Рудяга досліджував загальні питання правового регулювання залізничного транспорту в Україні. Крім цього, аналізу та

вдосконаленню механізмів державного регулювання транспорту, зокрема його залізничного сегменту, присвячено низку ґрунтовних досліджень відомих вчених, таких як Ю. Бондар, Л. Гнатенко, В. Дикань, Г. Ейтутіс, Ю. Єлагін, В. Матвієнко, Ю. Мохова, О. Никифорук, О. Бойко, Ю. Тютюн, Ю. Харазішвілі, О. Цвирко, А. Шевченко тощо. Наукові дослідження цих правників заклали фундамент для подальших досліджень у сфері правового забезпечення функціонування транспортних систем, що є вкрай актуальним у сучасних умовах. Незважаючи на це, інтеграція українського залізничного сектору в загальноєвропейську транспортну систему потребує фундаментального перегляду правових засад, які регулюють його діяльність. На відміну від попередніх підходів, які часто обмежувалися дослідженням фрагментарних аспектів нормативного регулювання, нині нагальною стає потреба створення системного, концептуального підходу до правового забезпечення функціонування залізничного транспорту, орієнтованого на конкурентоспроможність, ефективність та дотримання міжнародних стандартів.

Виклад основного матеріалу

У Законі України «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні» визначено правові, економічні та організаційні засади формування цілісної системи пріоритетних напрямів інноваційної діяльності та їх реалізації в Україні [2]. Відповідно до пунктів 3 та 8 частини 1 статті 4 цього Закону до припинення або скасування воєнного стану, введеного Указом Президента України від 24 лютого 2022 року № 64/2022 та затвердженого Законом України № 2102-IX, а також до 31 грудня року, що слідує за цим, стратегічним пріоритетом для України є розвиток та впровадження сучасних технологій у ключових сферах, зокрема освоєння нових технологій високотехнологічного розвитку транспортної системи. При цьому, пріоритетні напрями інноваційної діяльності поділяються на стратегічні та середньострокові пріоритетні напрями. Стратегічні пріоритетні напрями затверджуються Верховною Радою Украї-

ни на період до 10 років. Середньострокові пріоритетні напрями визначаються на період до 5 років і спрямовані на виконання стратегічних пріоритетних напрямів. При цьому, з урахуванням сучасних реалій в Україні Кабінет Міністрів України затвердив середньострокові пріоритетні напрями інноваційної діяльності галузевого рівня на період дії всього воєнного стану в Україні і до кінця наступного календарного року після його скасування (Постанова КМУ від 5 липня 2024 р. № 787). У документі відсутня увага до розвитку та впровадження сучасних технологій у транспортній системі. Це створює певні проблеми, оскільки транспортна інфраструктура та транспортна система, що постраждали під час війни, потребують не тільки відновлення, але й розробки правових механізмів реалізації модернізації із застосуванням інноваційних рішень уже зараз. У той же час відповідно до Національної транспортної Стратегії України до 2030 року [3] до загальних проблем, що потребують розв'язання, відноситься й технологічне відставання транспорту та інфраструктури, низький рівень впровадження сучасних технологій та реалізації інноваційної політики в транспортну галузь.

Переходячи до безпосередньо інфраструктури залізничного транспорту, необхідно починати із загальновідомої проблеми. В українському законодавстві відсутнє чітке визначення терміна «інфраструктура залізничного транспорту» на рівні чинних законів. Зокрема, ні Закон України «Про транспорт» [4], ні Закон України «Про залізничний транспорт» [5] не містять нормативного визначення цього поняття. У постанові Кабінету Міністрів України «Питання акціонерного товариства «Українська залізниця» теж чіткого визначення не містить. Ця законодавча прогалина створює проблеми для регулювання господарської діяльності у сфері інфраструктури залізничного транспорту, оскільки відсутність чіткого визначення ускладнює процес розподілу повноважень між різними державними органами та встановлення відповідальності за конкретні об'єкти залізничної інфраструктури. Без законодавчого визначення того,

які елементи включаються до складу інфраструктури залізниць, та без належного закріплення функцій регулюючих органів у цій галузі важко забезпечити прозоре управління ресурсами, необхідними для ефективного відновлення і модернізації. Крім того, розробка та реалізація програм з відновлення залізничної інфраструктури, зокрема з використанням сучасних технологій і залученням іноземних інвестицій, вимагає чіткого правового підґрунтя, що визначатиме межі та вимоги до кожного з елементів інфраструктурних об'єктів залізничного транспорту. Це включає питання безпеки, стандарти будівництва, експлуатаційні характеристики і технологічні вимоги, які забезпечують відповідність об'єктів залізничного транспорту сучасним світовим стандартам. У результаті, для створення ефективної законодавчої бази, яка б відповідала потребам післявоєнного відновлення України, необхідно розробити чітке правове визначення інфраструктури залізничного транспорту. Це визначення має враховувати функціональне призначення різних об'єктів, їх значущість для державної безпеки та особливості експлуатації, що дозволить оптимізувати правове регулювання та полегшить планування інвестицій у відновлення і модернізацію залізничної інфраструктури. При цьому, у проектах закону «Про залізничний транспорт» законодавець намагається врегулювати цю проблему. Так, відповідно до законопроектів № 1196 та № 1196-1 «Про залізничний транспорт», які були згодом відхилені ВРУ інфраструктура залізничного транспорту пропонувалося поділяти на: 1) інфраструктура загального користування стратегічного значення (стратегічна інфраструктура), до якої входять залізничні колії загального користування та розміщені на них технологічні споруди, передавальні пристрої, що безпосередньо використовуються для здійснення перевезень, а саме: залізничні станції, посадкові платформи та шляхи доступу до них (пішохідні тунелі і мости, переходи через залізничні колії, частина привокзальної площі, які забезпечують доступ до залізничних колій загального користування), тягові підстанції, контактна мережа та інші

пристрої технологічного електропостачання, системи сигналізації, централізації, блокування та управління рухом поїздів, а також об'єкти і майно, призначені безпосередньо для виконання аварійно-відновлювальних робіт; 2) інфраструктура залізничного транспорту загального користування (залізнична інфраструктура) - майно, яке не входить до стратегічної інфраструктури, у тому числі пасажирські вокзали, залізничні логістичні центри, допоміжні будівлі, споруди та інші об'єкти, що безпосередньо не використовуються для здійснення перевезень. Зразу необхідно зауважити, що введення категорій «стратегічна інфраструктура» та «залізнична інфраструктура» для інфраструктури залізничного транспорту з точки зору юридичної техніки не є оптимальним рішенням. Такий поділ створює ризик подвійного тлумачення та потенційних конфліктів у правозастосуванні, оскільки відсутні чіткі критерії для розмежування об'єктів на основі їхньої функціональної значущості або впливу на національну безпеку. Юридична техніка вимагає більш детального та обґрунтованого підходу до визначення об'єктів інфраструктури, що дозволило б уникнути суперечностей між різними нормативними актами та забезпечити однозначність у застосуванні правових норм. Крім недосконалості юридичної техніки у введенні категорій «стратегічна інфраструктура» та «залізнична інфраструктура», існує також проблема в самих назвах цих категорій. Таких підхід законодавця може спричинити неоднозначне розуміння, що ускладнює практичне застосування та правозастосування. Назви «стратегічна інфраструктура» та «залізнична інфраструктура» є надто загальними й можуть викликати плутанину у визначенні конкретних об'єктів або їхніх функцій, особливо в ситуаціях, коли потрібна чітка регламентація для забезпечення національної безпеки або оперативного управління. Оптимальним підходом було б удосконалення назв для забезпечення точнішого відображення функціональної значущості об'єктів. Наприклад, категорії можна було б назвати як «критична залізнична інфраструктура» або «інфраструктура основного транспортного зна-

чення», що підкреслить їхню важливість для державної безпеки та загальнодержавної транспортної системи. Альтернативна категорія може мати назву «інфраструктура підтримувального обслуговування залізничного транспорту» – це більш чітко відобразить, що ці об'єкти виконують допоміжну функцію і не є ключовими для здійснення основних транспортних операцій. Слід зауважити, що в чинній Постанові КМУ «Про затвердження Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту» від 11 липня 2013 р. № 494 у підпункті 3 пункту 2 визначено, що інфраструктура залізничного транспорту – це технологічний комплекс, що включає залізничні колії загального користування (у тому числі під'їзні колії), інженерні споруди (мости, тунелі, віадуки тощо), електричні мережі, тягові підстанції та інші пристрої технологічного електропостачання, контактну мережу, системи сигналізації, централізації, блокування, зв'язку і телекомунікацій, інформаційні комплекси та системи управління рухом поїздів, шляхи доступу пасажирів та вантажів до елементів інфраструктури, захисні лісонасадження, локомотивні і вагонні депо, пункти технічного обслуговування вагонів, вокзали, а також інші будівлі, споруди, пристрої та обладнання, що забезпечують функціонування такого комплексу та використовуються для надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом. До складу інфраструктури залізничного транспорту не входить залізнична інфраструктура, якою володіє суб'єкт господарювання і використовує її тільки для власних потреб та на якій працює рухомий склад залізничного транспорту, що не має права виходу на інфраструктуру залізничного транспорту [6]. Аналізуючи визначення, запропоновані в законопроектах № 1196 та № 1196-1 «Про залізничний транспорт», а також у чинній Постанові Кабінету Міністрів України «Про затвердження Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту» від 11 липня 2013 р. № 494, можна виділити кілька важливих правових моментів. Розглянуті вище законопроекти пропонують поділ інфраструктури заліз-

ничного транспорту на два види: стратегічну інфраструктуру та інфраструктуру загального користування. Такий поділ вказує на спробу чітко відокремити об'єкти, які мають критичне значення для забезпечення безперервності транспортних перевезень та державної безпеки, від об'єктів, що забезпечують лише допоміжні та комерційні функції. Стратегічна інфраструктура включає елементи, що безпосередньо впливають на здійснення перевезень (залізничні колії, станції, системи управління рухом), що підкреслює їх критичну роль у забезпеченні транспортної діяльності та потребує особливого захисту та контролю з боку держави. До другої категорії інфраструктури віднесені об'єкти, що не виконують основної транспортної функції, але сприяють зручності та обслуговуванню пасажирів і вантажів (вокзали, логістичні центри, допоміжні будівлі). Це дозволяє чіткіше визначити різні господарсько-правового регулювання і вимоги до безпеки залежно від значення об'єкта для транспортної мережі загалом. У свою чергу, чинний Технічний регламент КМУ № 494 підходить до визначення інфраструктури залізничного транспорту як до комплексного технологічного утворення, включаючи об'єкти, необхідні для функціонування всієї системи перевезень пасажирів і вантажів. Це визначення є більш широким і охоплює більший спектр елементів інфраструктури (від залізничних колій та інженерних споруд до вокзалів і телекомунікаційних систем). До інфраструктури також включені «шляхи доступу пасажирів і вантажів до елементів інфраструктури», що вказує на орієнтованість на забезпечення доступності, а не лише транспортної функції. Регламент водночас обмежує поняття інфраструктури, виключаючи об'єкти, які перебувають у власності суб'єктів господарювання і використовуються тільки для власних потреб. Це положення підкреслює комерційний характер певної інфраструктури, яка не інтегрована в загальнодержавну мережу і на яку не поширюються вимоги до об'єктів загального користування.

На відміну від українського підходу, європейська правова система базується на

директивах ЄС. Так, відповідно до статті 3 Директиви Ради 91/440/ЄЕС «залізнична інфраструктура» означає всі пункти, перелік яких подається в Додатку I.A до Регламенту Комісії (ЄЕС) 2598/70 від 18 грудня 1970 року. Відповідно до Додатку I.A до Регламенту Комісії (ЄЕС) 2598/70 Інфраструктура залізниці складається з таких складових за умови, що вони формують постійну частину шляху, включаючи запасні під'їзні шляхи, за винятком шляхів, що розташовані в межах залізничних ремонтних цехів, складів або ангарів для локомотивів, та приватних залізничних гілок або запасних під'їзних шляхів: земельні ділянки; рейковий шлях і залізничне полотно, а зокрема насипи, виїмки залізничного шляху, дренажні канали та траншеї, кам'яні траншеї, дренажні штольні, укріпні стіни, зелені насадження задля укріплення бокових схилів і т.д.; пасажирські та товарні платформи; чотирифутові залізничні колії та тротуари; огорожа, жива огорожа, паркан; вогнезахисна смуга; прилад для боротьби із осередками вогню; переходи і т.д.; снігозахисні екрани; інженерні споруди: мости, дренажні штольні та інші естакади, тунелі, криті виїмки залізничного шляху та інші підземні шляхи; укріпні стіни та конструкції для захисту від лавин, камінепадів тощо; залізничні переїзди зі шлагбаумами, включаючи прилади для забезпечення безпеки дорожнього руху; складні конструкції, зокрема шпали, рифлені шпали та зупиночні шпали; шпали та повздожні вузли, малі кріплення для верхньої конструкції шляху, баласт, включаючи кам'яний щебінь та пісок; вказівки, перехрестя тощо; поворотні кола та пересувні платформи (за виключенням тих, що використовуються лише для локомотивів); шляхи доступу для пасажирів та товарів, включаючи дорожні шляхи; засоби безпеки, сигнальне та телекомунікаційне устаткування на відкритому шляху, на станціях та станціях сортування, включаючи устаткування для накопичення, перетворення та розподілення електричного струму для забезпечення роботи сигнального та телекомунікаційного устаткування; будівлі для цього устаткування або обладнання; рейкові гальма; освітлювальне устаткування для

забезпечення руху та безпеки транспорту; устаткування для перетворення та передачі електричного струму для подачі потягів; підстанції, кабелі постачання між підстанціями і шляхи електропостачання, електричні ланцюги і опори; третій контактний рельс; будівлі, що використовуються інфраструктурним підрозділом, включаючи частину, що стосується устаткування для збору транспортних платежів [7].

Таким чином, транспортна інфраструктура залізниць, відповідно до законодавства України та ЄС, охоплює комплекс об'єктів і систем, які забезпечують безперербійне функціонування залізничного транспорту для перевезення пасажирів і вантажів. До основних елементів цієї інфраструктури належать залізничні колії загального користування, що є основними шляхами для руху пасажирських і вантажних поїздів, забезпечуючи транспортне сполучення на національному та міжнародному рівнях, а також системи сигналізації, централізації та блокування — технічні засоби, що гарантують безпечне управління рухом поїздів, контроль за дотриманням швидкісних режимів і регулювання маршрутів. Інтегральною частиною інфраструктури є системи електропостачання, зокрема контактні мережі та тягові підстанції, які забезпечують енергопостачання електрифікованих ділянок залізничної мережі. Крім того, важливими елементами є інженерні споруди, включаючи мости та тунелі, які забезпечують безперешкодний рух поїздів у складних географічних умовах. Для забезпечення зручності пасажирів інфраструктура включає вокзали та посадкові платформи, що надають зручний і безпечний доступ до транспортних послуг. Додатково до цього функціонують логістичні центри та вантажні термінали, які забезпечують обробку, сортування та зберігання вантажів, інтегруючи залізничний транспорт у загальні логістичні ланцюги. Важливим компонентом є також шляхи доступу та допоміжні об'єкти, зокрема пішохідні тунелі, мости, під'їзні дороги та привокзальні площі, що забезпечують зручний і безпечний доступ пасажирів і вантажів до залізничних об'єктів. Для належного технічного обслуговування рухо-

мого складу використовуються спеціалізовані об'єкти, такі як локомотивні та вагонні депо, а також пункти технічного обслуговування вагонів. Забезпечення ефективного управління перевезеннями здійснюється через інформаційні комплекси та системи управління рухом, а в ЄС - через Європейську систему управління залізничним рухом (ERTMS), яка об'єднує дані про рух поїздів, сприяючи скоординованій та безпечній роботі залізничної інфраструктури.

При цьому, відповідно до чинного закону України «Про залізничний транспорт» залізничний транспорт – це виробничо-технологічний комплекс підприємств залізничного транспорту, призначений для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності тощо. У проєкті закону України «Про залізничний транспорт» (реєстр. № 1196 від 29.08.2019) залізничний транспорт визначається як виробничо-технологічний комплекс, який включає інфраструктуру залізничного транспорту загального користування стратегічного значення, інфраструктуру залізничного транспорту загального користування, під'їзні колії, залізничний рухомий склад та інше майно, яке призначене для забезпечення потреб держави, фізичних та юридичних осіб у перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях, надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності, видів діяльності.

У сфері залізничного транспорту в Україні досі не інституціоналізовано орган спеціальної галузевої господарської компетенції, що міг би ефективно здійснювати функції, аналогічні регулятивним структурам в інших транспортних секторах. На тлі необхідності глибокого реформування системи публічного управління в залізничній галузі особливої актуальності набуває питання концептуальної ревізії моделі публічного адміністрування залізничною інфраструктурою. Роль держави в регулюванні цієї стратегічної галузі повинна по-

лягати не тільки в забезпеченні умов економічного зростання, але й у формуванні справедливого конкурентного середовища, що обмежуватиме можливості для монопольного домінування та стимулюватиме розвиток ринкових механізмів. Водночас об'єктивні потреби ринкової економіки вимагають збереження державного впливу в регулятивних аспектах, адже повна дерегуляція у сфері залізничного транспорту може призвести до послаблення контролю за виконанням суспільно значущих функцій цієї інфраструктури. Завдання полягає у трансформації чинної системи регуляторного впливу таким чином, щоб забезпечити її оптимальну відповідність потребам ринкової економіки, з одного боку, і державного контролю за критичними аспектами функціонування залізничного транспорту - з іншого. Це вимагає не лише нормативно-правових змін, але й зміни парадигми управління, яка б поєднувала стратегічний контроль із необхідною економічною гнучкістю, а також була спрямована на забезпечення довгострокової стійкості, ефективності й інноваційного розвитку залізничної інфраструктури.

Впровадження інноваційних сучасних технологічних рішень у залізничну інфраструктуру України безпосередньо пов'язане з реалізацією інвестиційних проєктів, оскільки такі проєкти є комплексними програмами заходів, що охоплюють організаційно-правові, управлінські, аналітичні, фінансові та інженерно-технічні аспекти, необхідні для розвитку інфраструктури. Інвестиційний проєкт, спрямований на залізничну інфраструктуру, забезпечує координацію ресурсів та використання інноваційних рішень для досягнення стратегічних цілей галузі. Це включає впровадження сучасних технологій у такі сфери, як управління рухом, автоматизація процесів, оптимізація енергоспоживання та безпека транспортних систем. Інвестиційний проєкт у залізничній інфраструктурі має базуватися на вітчизняній системі цінностей і стратегічних завдань інноваційного розвитку економіки, що дозволяє орієнтувати інвестиції на довгострокове зростання та конкурентоспроможність галузі. Такі про-

екти спрямовані на модернізацію критичних секторів національної інфраструктури, які забезпечують стабільний і безпечний транспортний зв'язок на регіональному та міжнародному рівнях. Важливими учасниками цих проєктів є суб'єкти інвестиційної діяльності, які відповідають за використання фінансових, технологічних і людських ресурсів для впровадження та підтримки інновацій, що відповідають державним стандартам і цінностям. Таким чином, технологічні рішення в залізничній інфраструктурі розглядаються як ключовий напрям інноваційної діяльності в рамках інвестиційних проєктів. Вони сприяють підвищенню ефективності роботи залізничного транспорту, зниженню витрат, забезпеченню безпеки перевезень та інтеграції національної інфраструктури в глобальні транспортні мережі, що відповідає стратегічним завданням розвитку економіки.

Дослідження показали, що роботизація на сьогодні здебільшого охоплює лише окремі процеси управління експлуатаційною діяльністю, у той час як ступінь зносу рухомого складу та спеціалізованої колійної техніки досяг критичного рівня, що значно обмежує здатність підприємств залізничного транспорту, зокрема АТ «Укрзалізниця», зберігати конкурентні позиції на ринку транспортно-логістичних послуг. В умовах сучасних економічних викликів та з урахуванням глобальних трендів можна з впевненістю стверджувати, що для ефективного розвитку залізничного сектору необхідна розробка комплексної програми інноваційного розвитку, основою якої стала б глибока роботизація виробничих і операційних процесів у галузі. Така програма має відповідати світовим стандартам і бути націленою на підвищення ефективності, безпеки та екологічності.

Зважаючи на масштаб і складність діяльності підприємств залізничного транспорту, критично важливим є залучення великих інвесторів, які здатні забезпечити значні фінансові вливання, необхідні для радикальних зрушень у галузі. Проте для інвесторів основними залишаються питання термінів окупності вкладень, а також можливість досягнення стратегічних, тех-

нологічних, соціальних і екологічних цілей, які ставить перед собою залізнична галузь. У цьому контексті, високий рівень капіталовкладень обумовлює потребу в чіткій методології оцінки проєктів, яка б дозволяла враховувати всі перелічені аспекти й формувати комплексний підхід до їх реалізації. Отже, сьогодні вкрай актуальною є розробка методологічного підходу, що інтегруватиме ключові проблеми інноваційного розвитку залізничних підприємств в умовах формування цифрової економіки. Такий підхід повинен не лише забезпечити досягнення стратегічних і технологічних орієнтирів галузі, але й відповідати вимогам екологічної та соціальної відповідальності, формуючи конкурентоспроможну та стійку до викликів транспортну систему.

Висновок

Україна перебуває на етапі становлення та широкого впровадження інноваційних центрів і технопарків у залізничній сфері, але наразі їхня діяльність зосереджена переважно на адаптації існуючих міжнародних рішень та відновленні пошкодженої інфраструктури. Проблематика господарсько-правового регулювання транспортної залізничної інфраструктури в Україні є складною і багатошаровою, охоплюючи численні аспекти, які суттєво впливають на ефективність функціонування галузі та можливості її модернізації. Однією з основних проблем є відсутність чіткого та всеосяжного визначення поняття «транспортна залізнична інфраструктура», що ускладнює розмежування об'єктів за функціональною значущістю та за критеріями права власності. Це породжує суперечності щодо суб'єктивних прав та обов'язків різних суб'єктів, відповідальних за управління, обслуговування і модернізацію об'єктів інфраструктури. Проблемою, що вимагає вирішення, є також недостатній рівень доступу до інфраструктури, що впливає на права та законні інтереси учасників ринку та призводить до правової невизначеності у сфері господарського управління. Недосконалість господарсько-правових норм, що регулюють інвестиційні відносини в досліджуваній царині, має наслідком низьку

привабливість цього бізнесу для внутрішніх та іноземних інвесторів, які обмежують свою участь через відсутність гарантій довгострокової окупності та прозорості регуляторного середовища. Крім цього, серйозною перешкодою вільної конкуренції в досліджуваній галузі є монопольне становище в галузі вітчизняного залізничного транспорту державного підприємства АТ «Укрзалізниця». Така структура призводить до обмеженої конкуренції, а відтак — до нестачі стимулів для підвищення якості послуг та модернізації транспортної інфраструктури. Відсутність ринкових механізмів стримує розвиток приватної ініціативи в галузі, оскільки обмежується доступ до інфраструктури для нових гравців, а господарські права суб'єктів ринку залежать від умов, встановлених домінуючим державним оператором. Особливою проблемою є слабка інтеграція правових норм, що стосуються безпеки залізничного транспорту та стандартів екологічної відповідальності. В умовах зростаючих вимог до екологічної стійкості інфраструктури відсутність чітких екологічних стандартів та застарілі норми безпеки ускладнюють застосування «зелених» технологій, що не дозволяє галузі відповідати сучасним екологічним імперативам. Це питання залишається нерозв'язаним на рівні господарського права, що не закріплює конкретних вимог до екологічних стандартів у сфері залізничного транспорту, і, як наслідок, стримує розвиток екологічно орієнтованих інновацій. Загалом, проблеми правового регулювання залізничної інфраструктури в Україні значною мірою пов'язані з відсутністю системного, сучасного та комплексного підходу до формування нормативної бази. Недоліки в регулюванні власності та доступу до інфраструктури, недосконалість у залученні інвестицій та впровадженні «зелених» стандартів стримують розвиток галузі та обмежують можливості для її повноцінної інтеграції в європейську та глобальну транспортну мережу. Післявоєнні перспективи модернізації передбачають не тільки фізичне відновлення транспортних мереж, але й впровадження глибоких структурних змін. Це включає активне використання ін-

телектуальних інформаційних технологій для моделювання та прогнозування ланцюгів поставок, створення нових маршрутів з урахуванням ризиків, а також розробку систем віртуалізації транспортних ресурсів. Для створення якісних технопарків, які не лише копіюють передовий досвід, але й створюють власні унікальні рішення, необхідний комплексний стратегічний підхід до розробки та впровадження технологій, аналогічний тому, що вже діє в ЄС завдяки програмам на зразок Shift2Rail та Європейської системи управління залізничним рухом (ERTMS).

Література

1. Київська школа економіки. (2024). *Звіт про прямі збитки інфраструктури від руйнувань внаслідок військової агресії Росії проти України*. Дата звернення: 9 листопада 2024 р. URL: https://kse.ua/wp-content/uploads/2024/04/01.01.24_Damages_Report.pdf
2. Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні: Закон України від 8 вересня 2011 р. № 3715-VI. URL% <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3715-17#Text>
3. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>
4. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР/ Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1994, № 51, ст. 446.
5. Про залізничний транспорт: Закон України від 4 липня 1996 р. № 273/96-ВР. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1996, № 40, ст. 183.
6. Про затвердження Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту: Постанова Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 494. Офіційний вісник України. 2013. № 54. С. 20.
7. Directive 91/440/EEC on the Development of the Community's Railways [1991]/ EUR-Lex. Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31991L0440>

*Turchenko Ihor,
PhD in Law*

**SELECT LEGAL ISSUES IN THE
REGULATORY FRAMEWORK FOR
MODERNIZING THE RAILWAY
TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF
UKRAINE**

The objective of this study is to identify and analyze the existing challenges within the legal and regulatory framework governing the modernization of Ukraine's railway transport infrastructure, and to develop proposals aimed at enhancing domestic legislation to facilitate the effective restoration and modernization of Ukraine's railway infrastructure in line with current socio-economic requirements.

Research Methodology. To achieve this objective, the study employs a systematic and comparative analysis of the regulatory acts of Ukraine, the EU, and an examination of international legal practices related to railway infrastructure regulation. Selective analysis of legislative acts and proposals has enabled the identification of key gaps in the Ukrainian legal framework and issues requiring a comprehensive approach for resolution.

Results. It was established that the absence of a clear definition for "railway transport in-

frastructure" poses substantial challenges in regulating legal relations within this sector. The study outlines deficiencies in the legal framework concerning Ukraine's monopolistic position in this area. Furthermore, it highlights a low level of innovation activity and a lack of incentives for investment in the road infrastructure sector, which adversely affects the efficiency and competitiveness of the railway sector.

Conclusions. The study concludes that the effective restoration and modernization of railway infrastructure require improvements to Ukraine's current legislation, including the precise definition of infrastructure components, enhancement of competition, transparent access to infrastructure, adoption of modern environmental standards, and the creation of favorable conditions for investors. The proposed recommendations aim to establish a comprehensive regulatory framework aligned with international standards, facilitating the full integration of Ukraine's railway infrastructure into European and global transport networks.

Keywords: transport infrastructure, transport services, railway transport infrastructure, public regulation, commercial law, modernization, multimodal transport.