

УДК 35.078: 502.5: 327.7: 334.021.1: 656.3

DOI <https://doi.org/10.32782/2786-5681-2023-3.07>

Анастасія ВЕРСТЮК

магістрантка за спеціальністю «Публічне управління та адміністрування», Український державний університет залізничного транспорту

verstyuk_a@ukr.net

ORCID: 0009-0002-0064-2647

Юлія КРИХТИНА

доктор наук з державного управління, доцент кафедри «Менеджмент, публічне управління та HR-технології», Український державний університет залізничного транспорту

kryhtina@kart.edu.ua

ORCID: 0000-0002-6595-4759

ПУБЛІЧНА ПОЛІТИКА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ЗЕЛЕНОГО КУРСУ В ПОВОЄННОМУ ВІДНОВЛЕННІ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

Анотація. Метою статті є дослідження в рамках проведення ефективної і цілеспрямованої діяльності з організації та координації заходів упровадження публічної політики за напрямом «Європейський зелений курс» на залізничному транспорті України щодо охорони навколишнього природного середовища та забезпечення екологічної безпеки, з протидії зміні клімату, раціонального використання і відтворення природних ресурсів у повоєнному відновленні залізничної інфраструктури держави.

«Європейський зелений курс» не є законом, проте за характером політичної ініціативи спрямовує шлях до закріплення та підтримки його на законодавчому рівні стосовно споживання ресурсів, озеленення інвестицій, скорочення викидів парникових газів для сталого розвитку і збереження навколишнього середовища у сфері залізничного транспорту України.

Амбіцій та ініціатив, висунутих Європейською Комісією, не вистачить для реалізації та досягнення цілі з подолання кліматичної кризи. На шляху до скорочення викидів парникових газів та подолання глобальних кліматичних змін необхідною умовою є суспільне об'єднання всіх країн Європейського континенту, їхніх суб'єктів політичної політики та економіки: загальноколективні цілі, загальноугруповані можливості, суспільні інтереси формують дії владних інститутів держав. Оскільки залізнична інфраструктура України потребує модернізації, модифікації та реформаторських змін у процесі поліпшення та вдосконалення транспортної системи на шляху реалізації поставлених цілей у досягненні поставлених завдань за напрямом Європейського зеленого курсу, тому процес окрім часових вкладень потребує і вкладень інвестиційних та фінансової підтримки на державному рівні.

Наукова новизна роботи полягає у поєднанні напрямів науки з державної політики, економіки, екології, технічної науки з погляду на проблеми сьогодення. Залежно від обставин цілі публічної політики можуть і повинні змінюватися, гнучко реагувати та взаємодіяти між собою.

Ключові слова: публічна політика, Європейський зелений курс, державне управління, повоєнне відновлення залізничної інфраструктури.

Anastasia VERSTIUK

Master's student, specialty 281 "Public management and administration", Ukrainian State University of Railway Transport

verstyuk_a@ukr.net

ORCID: 0009-0002-0064-2647

Yuliya KRYHTINA

Doctor of Science in Public administration,

Associate professor of the Department "Management, public administration and HR-technologies", Ukrainian State University of Railway Transport

kryhtina@kart.edu.ua

ORCID: 0000-0002-6595-4759

PUBLIC POLICY OF THE EUROPEAN GREEN DEAL IN POST-WAR RECONSTRUCTION RAILWAY INFRASTRUCTURE OF UKRAINE

Abstract. *The purpose of the article is research within the framework of conducting effective and purposeful activities on the organization and coordination of measures to implement public policy in the direction of «The European Green Deal» on the railway transport of Ukraine regarding the protection of the natural environment and ensuring environmental safety, combating climate change, rational use and reproduction of natural resources resources in the post-war reconstruction of the state's railway infrastructure «The European Green Deal».*

«The European Green Deal» is not a law, but in the nature of a political initiative, it directs the way to its consolidation and support at the legislative level regarding the consumption of resources, greening of investments, reduction of greenhouse gas emissions for sustainable development and preservation of the environment in the sphere of railway transport of Ukraine.

Ambitions and initiatives put forward by the European Commission will not be enough to implement and achieve the goal of overcoming the climate crisis. On the way to reducing greenhouse gas emissions and overcoming global climate change, a necessary condition is the social unification of all the countries of the European continent, their subjects of political policy and economy: general collective goals, general group opportunities, public interests shape the actions of state institutions of power. Since the railway infrastructure of Ukraine needs modernization, modification and reformatory changes in the process of improvement and improvement of the transport system on the way to the realization of the set goals in achieving the set tasks in the direction of «The European Green Deal», therefore the process, in addition to time investments, also requires investments and financial support at the state level.

The scientific novelty of the work consists in combining the directions of science from state policy, economics, ecology, and technical science from the point of view of today's problems. Depending on the complex circumstances, the goals of public policy can and should change, react flexibly and interact with each other.

Key words: *public policy, The European Green Deal, public administration, post-war reconstruction of railway infrastructure.*

Постановка проблеми. Військове вторгнення російської федерації на територію України докорінно змінило транспортну систему залізничного транспорту. Створення умов для підтримання «головної залізної артерії України» – залізничної інфраструктури – у належному її функціональному стані на підконтрольних Україні територіях, збереження та підвищення пропускної спроможності пунктів пропуску, переорієнтація логістичних перевезень задля виконання найважливіших функцій країни нині є головними завданнями публічної політики.

У процесі європейської інтеграції України як методу зближення України з Європейським Союзом на рівні законів, правил та звичаїв, що існують у суспільстві, з метою зміни світогляду на глобальну екологічну проблематику Європейського континенту певне місце у публічній політиці України та залізничної галузі України посідають політичні напрями реалізації висунутих Європейським Союзом ініціатив за напрямом Європейського зеленого курсу.

Аналіз джерел та останні їх дослідження. Питання публічної політики, екологічної політики, управління природними ресурсами досліджуються як вітчизняними, так і зарубіжними науковцями, серед яких: Е. Барб'є, Н. Бенюх, Ю. Бережна, Г. Дейлі, В. Кравців, Є. Лавейкіна,

С. Телешун, М. Хвесик, М. Хилько, О. Чальцева та ін. Питаннями реформи системи управління залізницею України, охорони здоров'я та навколишнього середовища, екології на залізничній інфраструктурі України, аналіз перспектив розвитку та впровадження інновацій в залізничній галузі країни досліджують науковці О. Бочаров, Т. Кирилюк, Л. Пархоменко, Д. Потапов, Л. Руденко, Т. Тесленко, А. Толстова, Н. Челядінова та ін.

Нідерландський політик, дипломат та державний службовець Франс Тіммерманс у пресрелізі від 11 грудня 2019 р. зазначив [7]: «Європейська зелена угода – це можливість покращити здоров'я та добробут наших людей шляхом трансформації економічної моделі. План визначає, як скоротити викиди, відновити здоров'я природного середовища, захистити дику природу, створити нові економічні можливості та покращити якість життя громадян. Кожна галузь і країна будуть частиною цієї трансформації». Акцентовано увагу на тому, що «Європейський зелений курс» визначає план створення природних умов Європейського континенту кліматично нейтральними, при цьому стимулюючи економіку, покращуючи здоров'я та якість життя людей, одночасно піклуючись про природу та приєднуючи до даного процесу всіх можливих учасників.

Отже, напрям дослідження набуває актуальності у зв'язку з масштабним розміром суспільного інтересу до сучасної різноаспектної проблематики розвитку України та впровадження майбутніх перспектив «зеленого курсу» як реальної можливості поліпшення умов життя, удосконалення транспортної системи та отримання позитивного ефекту від функціонування економічних процесів в Україні.

Мета статті – дослідити з позиції публічної політики нормативно-правові акти та організаційні аспекти діяльності української залізниці як учасниці публічної політики держави з країнами Європейського Союзу з метою повоєнного відновлення залізничної інфраструктури для задоволення потреб населення у перевезеннях та забезпечення розвитку економіки України зі зміною підходів розвитку сучасної залізничної інфраструктури відповідно до стандартів Європейського Союзу за напрямком Європейського зеленого курсу.

Виклад основного матеріалу дослідження. Стрімкі політичні, екологічні, соціальні зміни глобалізаційного характеру України як країни, чий політичний погляд спрямовано на зближення з Європейським Союзом на рівні законів, правил, звичаїв та світогляду, зумовлюють стратегічні новітні інноваційні процеси прийняття рішень публічної політики задля розвитку залізничної інфраструктури держави.

Європейський зелений курс (The European Green Deal) – це набір політичних ініціатив, висунутих Європейською Комісією із загальною метою – зробити Європейський континент кліматично нейтральним до 2050 р. Першим кроком у реалізації Європейського зеленого курсу (далі – ЄЗК) виступає представлений Європейським Союзом (далі – ЄС) план оцінки впливу, який дасть змогу збільшити ціль країнам ЄС щодо скорочення викидів парникових газів до 2030 р. мінімум на 50% та на 55% порівняно з рівнями 1990 р. План полягає у перегляді кожного чинного закону на вагомість його кліматичних переваг, а також уведенні нового законодавства щодо циркулярної економіки, оновлення будівель, біорізноманіття, сільського господарства та інновацій [2].

Публічно-політичний діалог між Україною та Європейським Союзом відбувається на рівні самітів за участі Президента України та керівництва ЄС. Із метою належної організа-

ції за напрямом Європейського зеленого курсу та імплементації вимог Директиви 2001/42/ЄС [15] з української сторони Верховною Радою України прийнято Закон України від 28.02.2019 № 2697-VIII «Про Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2030 року» (далі – Закон України № 2697), який визначає основні стратегічні цілі екологічної політики держави, етапи реалізації державної екологічної політики та очікувані її результати [1]. Закон України № 2697 висвітлює фактичні проблеми та сучасний стан довкілля в Україні. Як зазначено у ньому, процеси глобалізації та суспільних трансформацій підвищили пріоритетність збереження довкілля, а отже, потребують від України вжиття термінових заходів. Протягом тривалого часу економічний розвиток держави супроводжувався незбалансованою експлуатацією природних ресурсів, низькою пріоритетністю питань захисту довкілля, що унеможливило досягнення збалансованого (сталого) розвитку [1].

Першопричинами екологічних проблем України є:

- підпорядкованість екологічних пріоритетів економічній доцільності;
- неврахування наслідків для довкілля у законодавчих та нормативно-правових актах, зокрема у рішеннях Кабінету Міністрів України та інших органів виконавчої влади;
- переважання ресурсо- та енергоємних галузей у структурі економіки зі здебільшого негативним впливом на довкілля, що значно посилюється через нерегульованість законодавства під час переходу до ринкових умов господарювання;
- фізичне та моральне зношення основних фондів у всіх галузях національної економіки;
- неефективна система державного управління у сфері охорони навколишнього природного середовища та регулювання використання природних ресурсів, зокрема неузгодженість дій центральних і місцевих органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування, незадовільний стан системи державного моніторингу навколишнього природного середовища;
- низький рівень розуміння в суспільстві пріоритетів збереження довкілля та переваг збалансованого (сталого) розвитку, недосконалість системи екологічної освіти та просвіти;

– незадовільний рівень дотримання природоохоронного законодавства та екологічних прав і обов'язків громадян;

– незадовільний контроль за дотриманням природоохоронного законодавства та забезпечення невідворотності відповідальності за його порушення;

– недостатнє фінансування з державного та місцевих бюджетів природоохоронних заходів, фінансування таких заходів за залишковим принципом [1].

Серед екологічних проблем сьогодення України та світу в цілому головними є:

– якість атмосферного повітря;

– глобальна зміна клімату.

Відповідно до положень нової глобальної кліматичної «Паризької угоди», прийнятої у грудні 2015 р. в місті Париж та ратифікованої Законом України від 14.07.2016 № 1469-VIII «Про ратифікацію Паризької угоди» [3; 17], Україна як сторона угоди зобов'язана зробити свій національно визначений внесок для досягнення цілей сталого низьковуглецевого розвитку всіх галузей економіки та підвищення здатності адаптуватися до несприятливих наслідків зміни клімату, зокрема шляхом скорочення обсягу викидів парникових газів.

Основними джерелами викидів парникових газів в Україні є промисловість, енергетика і транспорт, зокрема залізничний транспорт та залізнична інфраструктура: рухомий склад, вагонні депо, залізничні вокзали, залізничні мости, залізничні станції, залізничні вузли та залізничні тунелі.

Основними видами впливу залізничного транспорту та залізничної інфраструктури на довкілля є:

– викиди відпрацьованих газів;

– відходи від експлуатації залізничного транспорту та залізничної інфраструктури (злив технологічних рідин, мікрочастинки елементів та запчастин транспорту, побутові відходи тощо);

– електромагнітне колювання;

– забруднення водних об'єктів унаслідок експлуатації залізничного транспорту та залізничної інфраструктури;

– руйнація природних ландшафтів, зменшення лісонасаджень та сільськогосподарських угідь, деградація земель через будівництво об'єктів залізничної інфраструктури;

– порушення водоносних горизонтів великими насипами під час будівництва залізничної інфраструктури;

– скорочення ареалів тварин у зоні експлуатації залізничної інфраструктури, перенесення залізничним транспортом чужорідних видів тваринного світу з одних ареалів поширення в інші.

Забруднене повітря займає четверте місце серед усіх ризиків для здоров'я після високого кров'яного тиску, дієт та куріння. Саме це стало причиною 500 тис передчасних смертей у Європі у 2018 р., зазначає Всесвітня організація охорони здоров'я за 2018 р. [4].

Окремим питанням публічної політики України за напрямом Європейського зеленого курсу в галузі залізничної інфраструктури є екологічні проблеми України, спричинені воєнним вторгненням російської федерації на територію країни, оскільки військовими діями, руйнацією інфраструктури та екологічно небезпечних підприємств на тимчасово окупованій території України та на територіях проведення воєнних (бойових) дій порушено екологічну рівновагу, що призвело до небезпечних змін стану довкілля, спричинило шкоду здоров'ю та порушило безпеку життєдіяльності для мільйонів людей на території України [1].

Національною радою з відновлення України від наслідків війни Кабінетом Міністрів України розроблено (липень 2022 р.) проект Плану з відновлення та розбудови залізничної інфраструктури (далі – План з відновлення ЗІ), який розділено за сферами, кожна з яких має свій перелік завдань відповідно до підготовлених напрацювань: розвиток перевезень пасажирів, вантажів, багажу, вантажобагажу та пошти у внутрішньому і міжнародному сполученні, розвиток інфраструктури залізничного транспорту, відновлення та підвищення пропускної спроможності залізничних прикордонних переходів на західному кордоні України, запровадження вимог *acquis* ЄС із метою досягнення організаційної та технічної сумісності українських та європейських залізниць, розвиток конкуренції та формування розвинутого ринку послуг залізничного транспорту [6].

Акціонерне товариство «Українська залізниця» – національний перевізник вантажів та пасажирів. Метою діяльності товариства є задоволення потреб у безпечних та якісних залізнич-

них перевезеннях, забезпечення ефективного функціонування та розвитку залізничного транспорту, створення умов для підвищення конкурентоспроможності галузі тощо. Товариство забезпечує 82% вантажних і майже 50% пасажирських перевезень, які здійснюються усіма видами транспорту. За обсягами вантажних перевезень українська залізниця займає четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись, зокрема, залізницям Китаю та Індії [9].

Військове вторгнення російської федерації на територію України вплинуло на основний вид діяльності української залізниці – перевезення: внутрішнє сполучення, міжнародне сполучення (транзит, імпорт, експорт).

За січень – квітень 2022 р. залізничним транспортом перевезено 7,4 млн пасажирів, що більше за аналогічний період 2021 р. на 1,5 млн пасажирів. Найбільший приріст (64%) відбувся у березні 2022 р. за рахунок здійснення евакуаційних перевезень. При цьому такі перевезення здійснювалися безкоштовно. Водночас після зниження та поступової відміни евакуаційних поїздів пасажиропотік значно зменшився, як результат – у квітні 2022 р. перевезено пасажирів на 19% менше рівня аналогічного періоду 2021 р. Із перших днів війни АТ «Укрзалізниця» перевезено понад 7 тис т гуманітарної допомоги із заходу на схід у пасажирських вагонах. Розвивається і вантажний напрям – це понад 1 400 вагонів (приблизно 70 тис т) на місяць із гуманітарною допомогою, а також контейнерний напрям, який забезпечує перевезення із сусідніх країн до Києва, Харкова, Запоріжжя та Одеси. АТ «Укрзалізниця» забезпечує здійснення евакуації населення. За місяць у середньому перевозиться 3 млн пасажирів, а також 40 тис пасажирів – до сусідніх країн. На всіх вузлових пасажирських вокзалах надається необхідна допомога пасажиром, а також здійснюється розвантаження гуманітарної допо-

моги, надання харчування, забезпечення інвентарем [6].

Водночас через воєнні дії відбулося значне падіння обсягів вантажних перевезень (за 4 місяці 2022 р. на 31% порівняно з аналогічним періодом 2021 р.). Фактично перервано транзитні перевезення міжнародними коридорами сполученням Азія – Європа. Транзитні перевезення залізничним транспортом за період війни (березень – квітень 2022 р.) зменшилися проти рівня аналогічного періоду 2021 р. на 88,4% [6].

Через блокування морських портів України вантажовідправники та перевізники вимушені змінювати логістику експортних перевезень, спрямовуючи вантажі на західні прикордонні переходи. Перевезення вантажів під час війни є складним завданням через низьку пропускну здатність прикордонних переходів на Заході України, не розрахованих під перевалку великих обсягів зерна та руди. Загальна пропускну спроможність, наприклад, «зернових» маршрутів становить близько мільйона тон на місяць, а у мирний час через порти вивозилося приблизно 4–5 млн т на місяць. Це призвело до значного падіння обсягів експортних перевезень (на 60,4%) [6].

Негативний вплив на результати діяльності АТ «Укрзалізниця» у 2022 р. спричинило повномасштабне військове вторгнення російської федерації в Україну, у результаті чого зменшилися обсяги перевезень на 47,6%, і, як наслідок, отримано доходів від перевезень на 9 578 млн грн менше порівняно з 2021 р. [9].

Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) АТ «Укрзалізниця» за 2022 р. становить 75 693 млн грн, що менше на 11 077 млн грн, або на 13,2%, порівняно з минулим роком (табл. 1).

Доходи від вантажних перевезень зменшилися порівняно з минулим роком на 9 240 млн грн, або на 12,8%, за рахунок:

Таблиця 1

Чистий дохід АТ «Укрзалізниця» від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) за 2021–2022 рр.

Показник	2021 рік	2022 рік	Відхилення	
			тис грн	%
Доходи від перевезень вантажів	72 287	63 047	-9 240	87,2
Доходи від перевезень пасажирів	6 229	5 892	-337	94,6
Доходи від допоміжної діяльності	8 253	6 754	-1 499	81,8
Загалом доходів	86 769	75 693	11 076	87,2

– зменшення обсягу перевезень, що призвело до втрати доходів на суму 30 361 млн грн;

– зростання доходної ставки на 65,4%, або 261,8 коп/10 т-км (з 400,8 коп/10 т-км до 662,6 коп/10т-км), призвело до збільшення доходів на суму 20 728 млн грн. Доходна ставка зросла внаслідок проведення індексації тарифів з 29.06.2022 відповідно до Наказу Мінінфраструктури від 22.06.2022 № 441 «Про внесення змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги» [8].

Доходи від пасажирських перевезень зменшилися порівняно з минулим роком на 337 млн грн, або на 5,4%. Основною причиною зменшення доходів від пасажирських перевезень є зменшення обсягів перевезень пасажирів пас-км на 30,5%. Доходи від допоміжної діяльності зменшилися на 1 499 млн грн, або на 18,2%, порівняно з минулим роком переважно за рахунок зменшення реалізації послуг.

За активами балансу АТ «Укрзалізниця» обліковуються необоротні активи на загальну суму 232 280 млн грн. У результаті окупації територій та захоплення майна АТ «Укрзалізниця» втрачено активи, що знаходяться на тимчасово окупованій російською федерацією території України, територій, на яких ведуться (велися) бойові дії та до яких немає доступу (деокуповані (звільнені) території) на загальну суму 15 835 млн грн (у т. ч. 14 928 млн грн по основних засобах та 907 млн грн по запасах) [9].

Національна транспортна стратегія України на період до 2030 р. – основний програмний документ у галузі залізничного транспорту (далі – Транспортна стратегія), схвалений Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430 [10]. Заходи з реформування залізничного транспорту також було визначено Планом заходів із виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, затвердженим Постановою Кабінету Міністрів України від 25.10.2017 № 1106 [12], та Планом заходів із реформування залізничного транспорту, затвердженим Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.12.2019 № 1411 [13].

Щодо реформування залізничного транспорту станом на початок 2022 р. здійснювалися заходи щодо законодавчого забезпечення функціонування європейської моделі ринку залізничних перевезень. Так, спільно Комітетом Верховної Ради України з питань транспорту та інфраструктури, Мінінфраструктури та АТ «Укрзалізниця» здійснювалося доопрацювання проекту Закону України «Про залізничний транспорт України». Паралельно Мінінфраструктури проводить розроблення проєктів підзаконних актів для впровадження необхідних правил та процедур для доступу до ринку залізничних перевезень [6; 14].

Відповідно до Плану відновлення ЗІ [6] за напрямом «відновлення сфери залізничного транспорту» етапи поділяються так:

1. Етап «Економіка та інститути воєнного часу» (короткостроковий) – «Все для перемоги!» (червень 2022 р. – кінець 2022 р.);

2. Етап відновлення (середньостроковий) – «Відновлення, перезапуск економіки та інститутів» (2023–2025 рр., з окремою деталізацією на 2023 р.); у разі продовження активних воєнних дій план буде скоригований у 4-му кварталі 2022 р., відповідно, дана фаза (з плануванням основних заходів та їх фінансуванням) буде перенесена на 2024–2026 рр.).

3. Етап модернізації (стратегічний) – «Структурна модернізація та повноцінна інтеграція до ЄС» (2026–2032 рр.); терміни планування етапу коригуватимуться за підсумками 2022–2023 рр.

Згідно з етапами відновлення залізничної інфраструктури, урахувавши системне та цілеспрямоване знищення агресором інфраструктури залізничного транспорту, головними завданнями післявоєнного часу стануть:

– відбудова знищеної залізничної інфраструктури (з електрифікацією) в напрямку морських портів за новітніми технологіями;

– нарощування пропускної спроможності залізниць з країнами ЄС шляхом розбудови та модернізації комплексів із перестановки вагонів із колії 1 520 мм на 1 435 мм та перевантажувальних потужностей (логістичних центрів) у межах або поза межами пунктів пропуску через державний кордон на прикордонних переходах із ЄС з урахуванням вимог інтероперабельності та ефективного використання інфраструктури залізниць систем 1 435 мм та 1 520 мм;

– розвиток залізничної інфраструктури в напрямку портів Рені та Ізмаїл (зокрема, будівництво другої колії, електрифікація (розвиток у напрямку залізничного коридору ЄС Rhine – Danube);

– модернізація існуючих та будівництво нових логістичних мультимодальних терміналів у західних та південних областях України з функціями інтегрованих транспортно-логістичних центрів, здійснення митного обслуговування із застосуванням сучасних цифрових рішень управління логістикою (TMS, YMS, WMS);

– створення на базі залізничних станцій сучасних стандартизованих мультимодальних вокзальних центрів у невеликих містах України (перш за все в тих, які постраждали в ході війни), які забезпечать мешканців міст комфортною та зручною пересадкою на інші види транспорту, рекреаційною та торговельною зонами й інтегрованою системою безпеки населення (мережа бомбосховищ). (Пілотний проєкт у процесі планування – вокзал у м. Тростянець);

– комплексна реконструкція ключових залізничних станцій та прилеглих територій із будівництвом мультимодальних пасажирських хабів в основних міських конгломератах (Київ, Львів, Харків, Дніпро – Запоріжжя, Одеса), що поєднують залізницю з різними видами міського транспорту зі зручними розкладом та пересадками, а також забезпечать сполучення міст із передмістями сучасними приміськими потягами (проєкти City Express);

– забезпечення швидкісним та комфортним сполученням сучасними міжрегіональними потягами Інтерсіті мешканців основних обласних центрів, що передбачає закупівлю нових потягів, модернізацію залізничної інфраструктури для підвищення швидкості до 160 км/год (у майбутньому 200 км/год), електрифікацію ділянок;

– реалізація плану повного переходу на безпаперовий супровід залізничних вантажних перевезень;

– створення спільного логістичного підприємства з Польщею та в перспективі – з Литвою, Латвією та Естонією для збільшення обсягу залізничних перевезень українського експорту до ЄС та на світові ринки через Європу.

Відновлення зруйнованої інфраструктури залізничного транспорту повинно враховувати

можливі зміни в розташуванні великих промислових підприємств та, відповідно, місць зародження вантажопотоків. Можна припустити, що місце розташування підприємств добувної промисловості та сільського господарства не буде змінено, проте залишається відкритим питання щодо підприємств, що були зруйновані, а також підприємств, які використали механізм релокації та перемістили свої виробничі потужності в західні регіони України. Окрім того, масштаби відновлення інфраструктури залежатимуть від кількості руйнувань, які з кожним днем збільшуються. Уже зараз можна з упевненістю говорити, наприклад, про термінову необхідність відбудови зруйнованих тягових підстанцій із метою відновлення електрифікації залізничних шляхів. Обов'язковим є використання під час відновлення залізничної інфраструктури нових стандартів, зокрема в частині забезпечення доступності пасажирської інфраструктури для пасажирів з інвалідністю та інших маломобільних груп населення [6].

Серед інфраструктурних проєктів на середньостроковий період слід відзначити таке [6]:

– налагодження та відновлення пасажирського залізничного сполучення повинно відбуватися одразу після відновлення контролю над територіями;

– відновлення вантажного залізничного сполучення до рівня 2019 р. (до війни та до пандемії коронавірусної хвороби) залежатиме в першу чергу від масштабів та темпів відновлення промисловості України.

Серед інвестиційних проєктів для відновлення роботи залізничного транспорту на середньостроковий період, слід відзначити [6]:

– придбання нового пасажирського рухомого складу (пасажирські вагони, моторвагонний рухомий склад) з урахуванням вимог інклюзивності;

– придбання тягового рухомого складу;

– придбання вантажних вагонів (з урахуванням стандартів ЄС та вимог ЄС щодо габаритів) на підставі здійсненого аналізу потреби з урахуванням утрат вантажних вагонів під час бойових дій;

– відбудова вагоно- та локомотиворемонтних заводів для забезпечення обслуговування рухомого складу.

Екологічна політика АТ «Укрзалізниця» до 2030 р. [11] включає основні напрями: охо-

рону навколишнього природного середовища; раціональне природокористування; екологічну безпеку; інституційне середовище. Для дотримання її принципів поставлено такі цілі та завдання:

- збереження, захист і поліпшення якості довкілля;

- упровадження системи екологічного управління відповідно до вимог ISO 14001:2015 Системи екологічного управління [19];

- забезпечення результативного та ефективного функціонування системи екологічного управління;

- проведення аналізу та оцінювання факторів впливу на навколишнє природне середовище від своєї діяльності;

- мінімізація впливу на клімат, поступово зменшуючи обсяги викидів парникових газів і запровадивши ефективне споживання ресурсів та управління відходами;

- скорочення питомих викидів забруднюючих речовин у навколишнє природне середовище;

- зниження обсягів та поліпшення якісних показників скидів стічних вод;

- раціональне використання та заощадження природних ресурсів;

- зменшення обсягів утворення відходів;

- зниження ризиків виникнення аварійних ситуацій з екологічними наслідками;

- упровадження екологічно безпечних, ресурсо- та енергозберігаючих технологій у процеси виробництва та діяльність;

- контроль за виконанням підрядниками, постачальниками та замовниками послуг Товариства обов'язкових вимог у галузі охорони навколишнього середовища;

- залучення персоналу всіх рівнів до діяльності із захисту навколишнього природного середовища.

Спектр основних завдань за напрямом Європейського зеленого курсу по реформах та модернізації залізничної галузі України доповниться завданнями з вирішення екологічних проблем, пов'язаних із наслідками воєнних (бойових) дій на території України у повоєнному відновленні залізничної інфраструктури [5]:

- затоплення шахт на східній території України з можливим виходом токсичних шахтних вод на поверхню, проникнення у підземні води, загроза потрапляння їх до річок та морів;

- припинення роботи очисних споруд та пошкодження сховищ токсичних та радіоактивних відходів;

- пошкодження територій природно-заповідного фонду;

- забруднення атмосферного повітря та ґрунтів хімічними продуктами внаслідок вибухів боєприпасів;

- знищення ландшафтів та рослинності у зв'язку з використанням військової техніки та будівництвом оборонних споруд;

- знищення значних площ лісів унаслідок викликаних воєнними діями пожеж та неконтрольованих рубок;

- загроза екологічної катастрофи, спричиненої потраплянням трупної отрути (сполук птомаїнів), бактерій, мікобактерій туберкульозу та інших збудників хвороб, які могли бути у померлого, у водопровідну систему, підземні джерела та у річки з морем.

Виконання більшої частини вимог необхідне для членства в ЄС у частині реформування сфери залізничного транспорту України. Найпершими завданнями післявоєнного періоду будуть [6]:

- прийняття Верховною Радою України доопрацьованого проекту Закону України «Про залізничний транспорт України»;

- затвердження плану імплементації Закону України «Про залізничний транспорт України»;

- затвердження змін до Плану реформування залізничного транспорту.

Основні заходи для імплементації Закону України «Про залізничний транспорт України» повинні включати [6]:

- розроблення та прийняття необхідних підзаконних актів;

- створення нових державних інституцій (або реорганізацію існуючих) для забезпечення виконання нових завдань, пов'язаних із відкриттям ринку (НКРТ, орган з безпеки на залізничному транспорті, установа з питань розслідування подій на залізничному транспорті));

- запровадження нових процедур доступу до ринку залізничних перевезень (ліцензування, сертифікація безпеки, допуск залізничних підсистем до ринку);

- проведення навчання для потенційних перевізників для забезпечення їх готовності взяти участь у ринку залізничних перевезень;

– запровадження технічних специфікацій інтероперабельності підсистем залізничного транспорту.

Висновки. Сьогодення спонукає до пошуку нових інструментів та механізмів задля розв'язання наявних суспільних проблем та глобалізаційних процесів залізничної галузі України у політичних, екологічних та науково-технічних аспектах. Напрямок «Європейський зелений курс», спрямований на скорочення викидів парникових газів до 2050 р., ураховує інтереси суспільства Європейського континенту.

Акціонерне товариство «Українська залізниця» як структурний елемент виконання стратегічної функції щодо забезпечення економічного розвитку та безпеки України визна-

чає одними з головних пріоритетів екологічну безпеку, охорону навколишнього природного середовища, здоров'я населення та персоналу, розробляє та впроваджує план заходів щодо вдосконалення роботи залізничної галузі, збереження її функціонування в умовах воєнного стану, проекти повоєнного відновлення з глобалізаційними перспективами конкурентоспроможного виходу на ринок надання транспортних послуг за європейськими стандартами.

Ураховуючи євроінтеграційні зусилля України на шляху впровадження «зеленої» політики до залізничної галузі держави, є необхідність подальших досліджень із удосконалення механізму публічної політики за напрямом «Європейський зелений курс» у повоєнному відновленні залізничної інфраструктури України.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Про Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2030 року : Закон України від 28 лютого 2019 р. № 2697-VIII. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2697-19#Text> (дата звернення: 04.04.2023).
2. Paola Tamma, Eline Schaart, Anca Gurzu. European Green Deal. *POLITICO*. URL: <https://web.archive.org/web/20201128090517/https://www.politico.eu/article/the-commissions-green-deal-plan-unveiled/> (date of application: 04.04.2023).
3. Паризька угода. Офіційний переклад. *Верховна Рада України*. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_161#Text (дата звернення: 04.04.2023).
4. Викиди від транспорту і як з ними боротися. *Федерація роботодавців автомобільної галузі*. URL: <https://fra.org.ua/uk/an/publikatsii/analitika/vikidi-vid-transportu-i-ia-k-z-nimi-borotisia> (дата звернення: 04.04.2023).
5. Кречетова Д. Маріуполь загрожує екологічна катастрофа через трупи та бомбардування – екоактивіст. *Українська правда*. URL: <https://life.pravda.com.ua/society/2022/05/19/248719/> (дата звернення: 04.04.2023).
6. План відновлення України (Матеріали робочої групи «Відновлення та розбудова інфраструктури») : проєкт / Кабінет міністрів України. Національна рада з відновлення України від наслідків війни. URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/restoration-and-development-of-infrastructure.pdf> (дата звернення: 04.04.2023).
7. The European Green Deal sets out how to make Europe the first climate-neutral continent by 2050, boosting the economy, improving people's health and quality of life, caring for nature, and leaving no one behind : *Press release 11 December 2019, Brussels*. URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/e%20n/ip_19_6691 (date of application: 04.04.2023).
8. Про внесення змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги : Наказ Міністерства інфраструктури України від 22 червня 2022 р. № 441. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0689-22#Text> (дата звернення: 04.04.2023).
9. Акціонерне товариство «Українська залізниця» : вебсайт. URL: <https://www.uz.gov.ua/about/> (дата звернення: 04.04.2023).
10. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (дата звернення: 04.04.2023).
11. Екологічна політика АТ «Укрзалізниця» до 2030 року. URL: https://www.uz.gov.ua/about/documents_jsc/ (дата звернення: 04.04.2023).
12. Про виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони : Постанова Кабінету Міністрів України від 25 жовтня 2017 р. № 1106. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1106-2017-%D0%BF#Text> (дата звернення: 04.04.2023).

13. Про затвердження плану заходів з реформування залізничного транспорту : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2019 р. № 1411-р. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1411-2019-%D1%80#Text> (дата звернення: 04.04.2023).

14. Про внесення зміни до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги : Наказ Міністерства інфраструктури України від 29 жовтня 2021 р. № 586. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1408-21#Text> (дата звернення: 04.04.2023).

15. Про оцінку впливу на стан довкілля окремих проєктів та програм : Директива 2001/42/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 27 червня 2001 р. *ЛІГА:ЗАКОН*. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/EU010119> (дата звернення: 04.04.2023).

16. Деякі питання забезпечення безперебійного функціонування залізничного транспорту в умовах воєнного стану : Постанова Кабінету Міністрів України від 25 травня 2022 р. № 624. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/624-2022-%D0%BF/print> (дата звернення: 04.04.2023).

17. Про ратифікацію Паризької угоди : Закон України від 14 липня 2016 р. № 1469-VIII. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1469-19#Text> (дата звернення: 04.04.2023).

18. Про цілі сталого розвитку України на період до 2030 року : Указ Президента України від 30 вересня 2019 р. № 722/2019. URL: <https://www.president.gov.ua/documents/7222019-29825> (дата звернення: 04.04.2023).

19. ДСТУ ISO 14001:2015 Системи екологічного управління. Вимоги та настанови щодо застосування. [Чинний від 2015-12-21]. Київ, 2016. 38 с. (Національний стандарт України).

REFERENCES:

1. Zakon Ukrainy «Pro Osnovni zasady (strategiju) derzhavnoji ekologichnoji polityky Ukrainy na period do 2030 roku» : pryiniaty 28 ljutogho 2019 roku. № 2697-VIII [The Law of Ukraine «On the Basic principles (strategy) of the state environmental policy of Ukraine for the period until 2030»]. *www.rada.gov.ua*. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2697-19#Text> [in Ukrainian].

2. Paola Tamma, Eline Schaart, Anca Gurzu. (2019). Europe's Green Deal plan unveiled. *POLITICO*: Retrieved from <https://web.archive.org/web/20201128090517/https://www.politico.eu/article/the-commissions-green-deal-plan-unveiled/> [in English].

3. Paryzjka ughoda. Oficijnyj pereklad / *Verkhovna Rada Ukrainy*. Retrieved from https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_161#Text [in Ukrainian].

4. Vykydy vid transportu i jak z nymy borotysja [Emissions from transport and how to deal with them]. *Federacija robotodavciv avtomobilnoji ghaluzi*. Retrieved from <https://fra.org.ua/uk/an/publikatsii/analitika/vikidi-vid-transportu-i-iaak-z-nimi-borotisia> [in Ukrainian].

5. Diana Krechetova (2022). Mariupolju zagrozhuje ekologichna katastrofa cherez trupy ta bombarduvannja – ekoaktivist [Mariupol is threatened with ecological disaster due to corpses and bombings – an eco-activist]. *Ukrainsjka pravda*. Retrieved from <https://life.prawda.com.ua/society/2022/05/19/248719/> [in Ukrainian].

6. Kabinet ministriv Ukrainy [Cabinet of Ministers of Ukraine]. Nacionaljna rada z vidnovlennja Ukrainy vid naslidkiv vijny. Plan vidnovlennja Ukrainy (Materialy robochoji ghrupy «Vidnovlennja ta rozbudova infrastruktury») [Plan for the recovery of Ukraine (Materials of the working group «Recovery and development of infrastructure»)]. Proekt. (2022). Retrieved from <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/restoration-and-development-of-infrastructure.pdf> [in Ukrainian].

7. The European Green Deal sets out how to make Europe the first climate-neutral continent by 2050, boosting the economy, improving people's health and quality of life, caring for nature, and leaving no one behind. (2019, December 11). Brussels. *Press release*. Retrieved from https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/e%20n/ip_19_6691 [in English].

8. Ministerstva infrastruktury Ukrainy [Ministry of Infrastructure of Ukraine]. Pro vnesennja zmin do Koefficientiv, shho zastosovujutsja do taryfiv Zbirnyka taryfiv na perevezennja vantazhiv zaliznychnym transportom u mezhakh Ukrainy ta pov'jazani z nymy poslughy. Nakaz № 441. (2022, June 22). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0689-22#Text> [in Ukrainian].

9. Akcionerne tovarystva «Ukrainsjka zaliznycja» [Joint-stock company «Ukrainian Railway»]. Retrieved from <https://www.uz.gov.ua/about/> [in Ukrainian].

10. Kabinet ministriv Ukrainy [Cabinet of Ministers of Ukraine]. Pro skhvalennja Nacionaljnoji transportnoji strategiji Ukrainy na period do 2030 roku [On the approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030]. (2018, May 30). Rozporjadzhennja № 1411-r. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> [in Ukrainian].

11. Ekologichna polityka AT «Ukrzaliznycja» do 2030 roku [Environmental policy of JSC «Ukrzaliznytsia» until 2030]. Retrieved from https://www.uz.gov.ua/about/documents_jsc/ [in Ukrainian].

12. Kabinet ministriv Ukrainy [Cabinet of Ministers of Ukraine]. Pro vykonannya Ughody pro asociaciju mizh Ukrainojou, z odniji storony, ta Jevropejskym Sojuzom, Jevropejskym spivtovarystvom z atomnoji energhiji i jikhnyimi derzhavamy-chlenamy, z inshoji storony [On the implementation of the Association Agreement between Ukraine, on the one hand, and the European Union, the European Atomic Energy Community and their member states, on the other hand]. (2017, October 25). Postanova № 1106. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1106-2017-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].

13. Kabinet ministriv Ukrainy [Cabinet of Ministers of Ukraine]. Pro zatverdzhennja planu zakhodiv z reformuvannya zaliznychnogho transport [On approval of the plan of measures to reform railway transport]. (2019, December 27) Rozporjadzhennja № 1411-r. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1411-2019-%D1%80#Text> [in Ukrainian].

14. Ministerstva infrastruktury Ukrainy [Ministry of Infrastructure of Ukraine]. Pro vnesennja zminy do Koficijentiv, shho zastosovujutjsja do taryfiv Zbirnyka taryfiv na perevezennja vantazhiv zaliznychnym transportom u mezhakh Ukrainy ta pov'jazani z nymy poslughy [On making changes to the Coefficients applied to the tariffs of the Compendium of tariffs for the transportation of goods by rail transport within Ukraine and related services]. Nakaz № 586 (2021 October, 29) Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1408-21#Text> [in Ukrainian].

15. Jevropejskij parlament ta rada [The European Parliament and the Council]. Pro ocinku vplyvu na stan dovkillja okremykh proektiv ta program [About environmental impact assessment of individual projects and programs]. Dyrektyva № 2001/42/ES (2001, June 27). *LIGA:ZAKON* Retrieved from <https://ips.ligazakon.net/document/EU010119> [in Ukrainian].

16. Kabinet ministriv Ukrainy [Cabinet of Ministers of Ukraine]. Dejaki pytannja zabezpechennja bezperebijnogho funkcionuvannya zaliznychnogho transportu v umovakh vojennogho stanu [Some issues of ensuring smooth operation of railway transport in the conditions of martial law]. Postanova № 624 (2022, May 25) Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/624-2022-%D0%BF/print> [in Ukrainian].

17. Zakon Ukrainy «Pro ratyfikaciju Paryzkoji ughody» : pryiniaty vid 14 lypnja 2016 r. № 1469-VIII [On the ratification of the Paris Agreement]. *www.rada.gov.ua*. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1469-19#Text> [in Ukrainian].

18. Prezydenta Ukrainy [President of Ukraine] Pro cili stalogho rozvytku Ukrainy na period do 2030 roku [On the goals of sustainable development of Ukraine for the period up to 2030]. Ukaz № 722/2019 (2019, September 30). *Oficijne internet-predstavnytvo : PREZYDENT UKRAJINY / VOLODYMYR ZELENSJKYJ*. Retrieved from <https://www.president.gov.ua/documents/7222019-29825> [in Ukrainian].

19. Systemy ekologichnogho upravlinnja. Vymoghy ta nastanovy shhodo zastosuvannya. [Environmental management systems. Requirements and instructions for use]. (2015). *DSTU ISO 14001:2015 from 21 December 2016*. Kiev: Derzhstandart Ukraine [in Ukrainian].