Аналітична записка
з питань порівняльного законодавства
щодо реформування залізниці в контексті відкриття
ринку залізничних перевезень у державах Балтії
після їх вступу до Європейського Союзу*

Анотація. *В аналітичній записці досліджено законодавче регулювання засад функціонування залізничного транспорту у державах Балтії після відкриття ринку залізничних перевезень Європейського Союзу. Проаналізовано відповідний досвід реформування сфери залізничного транспорту Естонії, Латвії та Литви після набуття цими державами членства в Європейському Союзі.*

Ключові слова: *залізничний транспорт, відкриття ринку залізничних перевезень ЄС, доступ до залізничної інфраструктури в державах Балтії, Транс'європейська транспортна мережа (TEN-T), транспортний коридор Rail Baltica.*

Вступ

Створення в Україні конкурентного ринку залізничних перевезень як однієї з передумов повноцінної транспортної інтеграції до Європейського Союзу є одним із пріоритетних завдань у контексті зобов'язань України щодо імплементації законодавства Європейського Союзу (далі – ЄС) у сфері транспорту, що визначені Угодою про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, та Додатком XXXII до неї (далі – Угода про асоціацію)[1].

Найбільшим розширенням в історії ЄС стало приєднання 10 нових держав 01 травня 2004 року, що значно збільшило територію, кількість населення та економічний простір спільноти. Інтеграція з ЄС була менш складною для трьох держав Балтії, ніж для інших держав насамперед через їх близькість до західної політичної, економічної та правової культури, після того як вони відновили свою незалежність.

Необхідність подальшого удосконалення законодавчого регулювання засад функціонування ринку залізничного транспорту в Україні зумовлює потребу в огляді та узагальненні відповідного євроінтеграційного досвіду, зокрема таких держав-членів ЄС, як *Естонія, Латвія та Литва*, з якими Україну об'єднує спільне минуле, та які після здобуття незалежності в 1990 році відразу взяли курс на зближення з ЄС і вже в 2004 році стали повноправними його членами.

Оцінюючи набутий державами Балтії євроінтеграційний досвід як успішний, вважаємо його дослідження, зокрема щодо реформування сфери

[1] Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони: Ратифіковано із заявою Законом України від 16 вересня 2014 року № 1678-VII. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#n2277

залізничного транспорту в контексті відкриття ринку залізничних перевезень ЄС дуже корисним для України на її шляху до членства у ЄС.

Додатково з питань існуючого зарубіжного досвіду функціонування ринку залізничних перевезень у деяких державах-членах ЄС (на прикладі Німеччини, Франції, Італії) Дослідницькою службою Верховної Ради України було підготовлено Аналітичну записку з питань порівняльного законодавства щодо регулювання ринку залізничних послуг у державах-членах Європейського Союзу в контексті реформування законодавства України в галузі залізничного транспорту[2].

Основна частина

І. Огляд новітньої політики ЄС щодо подальшого реформування Єдиного європейського залізничного простору

Загальновідомо, що реформа залізниць в ЄС почалася в 2001 році і в 2016 році був її четвертий етап, який передбачав вищий рівень організації роботи залізничного транспорту в ЄС. Прийнято вважати, що зі схваленням у 2016 році Європейським Парламентом і Радою Четвертого залізничного пакета (6 законодавчих актів ЄС – 3 Регламенти і 3 Директиви)[3] процес створення Єдиного європейського залізничного простору (SERA) вийшов на свій завершальний етап, який встановлював більш чіткіші правила управління залізничною інфраструктурою та залізничною транспортною діяльністю залізничних підприємств та інших суб'єктів ринку залізничних перевезень, що, зі свого боку, надало поштовх до реформування національних залізничних систем держав-членів ЄС, враховуючи при цьому особливості кожної з них. Важливо відмітити, що з прийняттям Четвертого залізничного пакета державам-членам ЄС знадобився досить тривалий час, щоб гармонізувати національне законодавство з вимогами актів, які увійшли до нього. Наприклад, для запровадження в національне законодавство держав-членів ЄС норм стосовно регулювання надання публічних послуг, що становлять загальний інтерес (PSO), було встановлено термін, починаючи з 2023 року.

Політика ЄС щодо Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) є головним інструментом для розвитку узгодженої, ефективної, мультимодальної та високоякісної транспортної інфраструктури в ЄС і базується на новому Регламенті Європейського Парламенту та Ради (ЄС) 2024/1679 від 13 червня 2024 року про керівні принципи Союзу щодо розвитку Транс'європейської транспортної мережі, внесення змін до Регламенту (ЄС) 2021/1153 та Регламенту (ЄС) 913/2010 і скасування Регламенту (ЄС) 1315/2013[4] (далі – Регламент (ЄС)

---

[2] Аналітична записка з питань порівняльного законодавства щодо регулювання ринку залізничних послуг у державах-членах Європейського Союзу в контексті реформування законодавства України в галузі залізничного транспорту. *Вебсайт Дослідницької служби Верховної Ради України.* URL: https://research.rada.gov.ua/uploads/documents/33442.pdf

[3] Questions and Answers – Fourth Railway Package. *Website of European Commission*. URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/internal-market/public-service-obligations-psos_en

[4] Regulation (EU) 2024/1679 of the European Parliament and of the Council of 13 June 2024 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulations (EU) 2021/1153 and (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) No 1315/2013. URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

2024/1679). Цей Регламент оновив керівні принципи побудови надійної, безперебійної і високоякісної TEN-T, що має забезпечити стійке сполучення по всьому ЄС за допомогою дев'яти ключових транспортних коридорів, які повинні розвиватися поступово та поетапно до 2050 року із проміжними дедлайнами у 2030 і 2040 роках. Регламент (ЄС) 2024/1679 об'єднує коридори основної мережі з коридорами вантажних залізничних перевезень у так звані європейські транспортні коридори, які мають найвище стратегічне значення для розвитку стійких і мультимодальних вантажних і пасажирських транспортних потоків у Європі. Він також розширює чотири європейські транспортні коридори мережі TEN-T до України та Молдови, водночас зменшуючи рівень транскордонного сполучення з РФ та Білоруссю.

Крім того, Європейською Комісією було створено відповідний «фінансовий інструмент», який має забезпечити прискорення інвестицій, зокрема у сферу TEN-T шляхом залучення фінансування як державного, так і приватного секторів, одночасно підвищуючи правову визначеність і дотримуючись принципу технологічної нейтральності. Цей «інструмент» отримав назву «Механізм «Сполучення Європи» (Connecting Europe Facility (CEF)) і був запроваджений вперше, згідно з Регламентом (ЄС) № 1316/2013 Європейського Парламенту та Ради від 11 грудня 2013 року про заснування Механізму Сполучення Європи, внесення змін до Регламенту (ЄС) № 913/2010 та скасування регламентів (ЄС) № 680/2007 та (ЄС) № 67/2010[5] і визначав розбивку фінансових ресурсів для реалізації програм CEF на 2014-2020 роки. Зокрема, відповідно до вимог цього Регламенту, цілі CEF у сфері транспорту мають сприяти розробці проєктів спільного інтересу, пов'язаних із ефективними, взаємопов'язаними та мультимодальними мережами та інфраструктурою для розумної, сумісної, сталої, інклюзивної, доступної, безпечної та надійної мобільності.

На сьогодні, зважаючи на більш амбітну мету для CEF, який має дозволити повною мірою використовувати синергію між транспортним, енергетичним і цифровим секторами, за пропозицією Європейської Комісії, було прийнято Регламент (ЄС) 2021/1153 Європейського Парламенту та Ради від 7 липня 2021 року про заснування Механізму Сполучення Європи та скасування Регламентів (ЄС) № 1316/2013 та (ЄС) № 283/2014[6] (почав діяти з 01 січня 2021 року). Цей Регламент передбачає оновлення фінансового пакета для реалізації цілей CEF на період з 01 січня 2021 року до 31 грудня 2027 року, який може становити до 33 710 000 000 євро у поточних цінах.

II. Стратегічні пріоритети розвитку сфери залізничного транспорту держав Балтії в контексті відкриття ринку залізничних перевезень ЄС

[5] Regulation (EU) No 1316/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 establishing the Connecting Europe Facility, amending Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulations (EC) No 680/2007 and (EC) No 67/2010 Text with EEA relevance. URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32013R1316

[6] Regulation (EU) 2021/1153 of the European Parliament and of the Council of 7 July 2021 establishing the Connecting Europe Facility and repealing Regulations (EU) No 1316/2013 and (EU) No 283/2014 (Text with EEA relevance). URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/1153/oj

Сучасне реформування сфери залізничного транспорту трьох балтійських держав – Естонії, Латвії та Литви, як вже відмічалося, розпочалося з моменту вступу їх до ЄС і продовжується майже одночасно з реформою залізниць ЄС. Це, у свою чергу, спростило гармонізацію національного законодавства цих держав, як на самому початку євроінтеграційного процесу, так і в процесі імплементації актів ЄС, які увійшли до чотирьох залізничних пакетів щодо створення Єдиного європейського залізничного простору та відкриття ринку залізничних перевезень.

Держави Балтії прийняли нове законодавство (Естонія – Raudteeseadus[7], Латвія – Dzelzceļa likums[8] та Литва – Geležinkelių Transporto Kodeksas[9]), яке доповнювалося нормами права ЄС, про що свідчать відповідні зміни в цих законах та відповідні посилання на Директиви ЄС. Але важливо розрізняти формальну імплементацію норм та реальний стан ринку *(Рисунок 1)*. Через обмежену протяжність залізниці у цих державах пропускна спроможність залізничної інфраструктури є обмеженою, тому доступ до неї не може бути забезпечений для всіх потенційних перевізників, що також зумовлює і вищу вартість доступу до залізничної інфраструктури в державах Балтії[10].

Відкриття ринку вантажних перевезень залізницею в державах-членах ЄС[11]

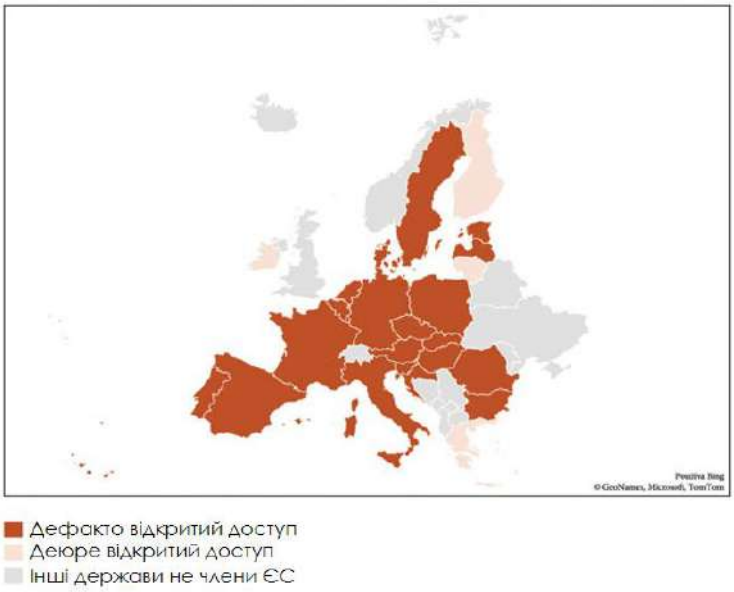

Рисунок 1.

[7] Raudteeseadus Vastu võetud 15.10.2020. Website of the Riigi Teataja. URL: https://www.riigiteataja.ee/akt/RdtS#

[8] Dzelzceļa likums 1998.gada 1.aprīlī. Website of the Likumi Lvlatvijas Republikas Tiesību Akti. URL: https://likumi.lv/doc.php?id=47774

[9] Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir taikymo įstatymas 2004 m. balandžio 22 d. Nr. IX-2152. Geležinkelių transporto kodeksas. Website of the Teisės Aktų Registras. URL: https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.6EA8AC8A483B/mmbWueGsxs

[10] REPORT FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL: Ninth monitoring report on the development of the rail market under Article 15(4) of Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council. URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52025DC0439

[11] Domeny, Igor, Rail Freight Transport Market Liberalization After Two Decades of Its Beginning, Journal of Advanced Transportation, 2025, 7588392, P - 6, 2025. *Website of the Wiley Online Library*. URL: https://doi.org/10.1155/atr/7588392

Литва є однією з держав, де ринок тривалий час залишався закритим для приватного бізнесу. Так держава зберігає повний контроль над групою компаній Lietuvos Geležinkeliai(LTG)[12], до якої входять підприємство інфраструктури залізниць, компанія з пасажирських перевезень та компанія з вантажних перевезень. Загалом до групи входять 10 компаній (в тому числі по одній в Україні та Польщі). Водночас однією з умов реалізації проєкту Rail Baltica є відкриття ринку залізничних послуг, завдяки чому в Литві почали діяти приватні компанії, що надають послуги вантажних залізничних перевезень (наприклад, Gargždų geležinkelis). Проте ринок пасажирських перевезень фактично залишається закритим[13].

Естонія формально імплементувала всі пакети, але певний час не вимагала розділення компаній (залізнична інфраструктура та перевезення належали одній державній компанії). На думку голови правління естонської залізниці А. Асмана[14], відкриття ринку у 2014 році має сприяти конкуренції, тим самим підвищуючи ефективність. Однак естонський ринок настільки малий, що фрагментація сектору призведе як до подвійних витрат, так і до необґрунтованих інвестицій. Залізнична система Естонії має виразну вантажну спеціалізацію: поїзди є довшими та важчими, ніж у більшості держав-членів ЄС, і працюють вони на широких коліях. Питома вага вантажних перевезень у загальному обсязі залізничного транспорту є значно вищою за середньоєвропейський рівень. Ці риси є типовими для Естонії та інших держав Балтії. Донедавна система залишалася вертикально інтегрованою й генерувала прибуток, що забезпечувало повне фінансування утримання та оновлення інфраструктури. Порти Естонії, передусім Мууга, виконували функцію транзитних воріт до росії, яка була ключовим джерелом і напрямком вантажопотоків. Проте після початку війни росії проти України транс'європейський транзит естонськими залізницями впав майже на 70% у 2023 році (те саме стосується латвійської та литовської залізниці) через повне припинення перевезення товарів росією та Білоруссю *(Рисунок 2)*. На початку 2024 року естонський уряд схвалив приватизацію вантажного оператора Operail. Доступ до колій для ліцензованих перевізників є відкритим, а регулятор слідкує за виконанням стандартів ЄС. Пасажирські перевезення Естонії (міська/приміська мережа) здійснюються та фінансуються державою за принципом TSO і обслуговуються єдиним перевізником Elron.

Міжнародні вантажні перевезення в Естонії у 2018 році за державами[15]

[12]LTG grupė. Website of the LTG. URL: https://ltg.lt/apie-mus/ltg-grupe/

[13]Lietuvos gelezinkeliu transporto paslaugu rinka 2024 m. *Website of the Lietuvos Respublikos ryšių reguliavimo tarnyba (RRT)*. URL: https://www.rrt.lt/wp-content/uploads/2025/05/Lietuvos-gelezinkeliu-transporto-paslaugu-rinka-2024-m_.pdf

[14] Eesti Raudtee: neljas raudteepakett ei sobi Eestile (2014). *Website of the MAJANDUS*. URL: https://majandus.postimees.ee/2899491/eesti-raudtee-neljas-raudteepakett-ei-sobi-eestile

[15] The Future of Passenger Mobility and Goods Transport in Estonia Input Study for the Estonian Transport and Mobility Master Plan. P-84. URL: https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/passenger-mobility-goods-transport-estonia.pdf

Рисунок 2.

У *Латвії* з формальної точки зору відкрито доступ до залізничної інфраструктури для всіх ліцензованих операторів та встановлено прозоре ціноутворення. Однак на практиці з 2010 року ринок почав повільно відкриватися тільки у вантажному сегменті. До 2020 року великим гравцем на ринку вантажних перевезень залишався LDz (державна компанія), найбільша частка вантажів якого йшла транзитом до/з росії. Водночас відповідно до статистичних даних на ринку залізничних перевезень 2022 році серед держав Балтії найбільше залізничних компаній діяло в Латвії[16] *(Таблиця 1)*. Разом із тим Латвія не відкриє пасажирські перевезення залізницею для конкуренції до 2032 року, оскільки має контракт до цього часу з державною компанією Pasazieru Vilciens (Vivi)[17].

Таблиця 1.

Кількість транспортних компаній у вибраних державах-членах ЄС[18]

Держава	Залізничні компанії	Дорожні пасажирські перевезення	Дорожні вантажні перевезення
Естонія	3	3568	6968
Латвія	10	1609	3121
Литва	4	12517	7116
Польща	162	103149	170122
Загалом по ЄС 27	1014	448813	586850

[16] European Commission: Directorate-General for Mobility and Transport, EU transport in figures - Statistical pocketbook 2025, Publications Office of the European Union, 2025. URL: https://data.europa.eu/doi/10.2832/2584130

[17] Latvia's passenger train market won't be open for competition soon. *Website of the Latvian Public Media*. URL: https://eng.lsm.lv/article/economy/transport/20.12.2023-latvias-passenger-train-market-wont-be-open-for-competition-soon.a536100/

[18] European Commission: Directorate-General for Mobility and Transport, EU transport in figures - Statistical pocketbook 2025, Publications Office of the European Union, 2025. URL: https://data.europa.eu/doi/10.2832/2584130

Таким чином, Естонія та Латвія рухаються до відкритих ринків вантажних перевезень (натомість пасажирські перевезення все ще залишаються державними), тоді як Литва починає долати багаторічний державний монополізм. У всіх трьох державах існують регулятори (державні агентства і комісії) для контролю за виконанням норм ЄС. Європейська Комісія констатувала, що формальне прийняття директив завершено, але терміни і якість виконання (особливо 4-го пакету про єдиний ринок) варіюються між державами (наприклад, Болгарія в 2026 році допустить на ринок пасажирських перевезень першого приватного оператора[19]). Для забезпечення належних умов для лібералізації ринку залізничного транспорту держави-члени ЄС зобов'язані обрати відповідну модель управління залізничними перевезеннями. Неможливо якісно застосовувати одну модель до всіх держав-членів ЄС, тому кожна може обрати найбільш прийнятну модель управління ринком залізничних перевезень[20]. При цьому варто підкреслити, що типовими факторами, які заважають належним чином організовувати ринок залізничних перевезень не лише в державах Балтії є:

- **неправильне розмежування управління інфраструктурою та надання транспортних послуг;**
- **неправильний розподіл потужностей залізничної інфраструктури загального користування;**
- **неправильне впровадження принципів нарахування плати за доступ до залізничної інфраструктури.**

Для подолання цих проблем, зокрема потрібно:

1) **адаптувати правове регулювання до конкретного ринку;**
2) впровадити належну модель управління залізницею (відповідно до Директиви 2012/34/ЕС[21]);
3) забезпечити сильну роль регулятивного органу.

На сьогодні головним стратегічним пріоритетом подальшого розвитку залізниць держав Балтії в контексті відкриття ринку залізничних перевезень є реалізація проєкту Rail Baltica, одного з дев'яти транспортних коридорів TEN-T, спрямованого на інтеграцію держав Балтії в європейську залізничну мережу. Цей амбітний проєкт об'єднує п'ять держав-членів ЄС: Польщу, Литву, Латвію, Естонію та, певною мірою, також Фінляндію. Зокрема, ще у 2013 році для його реалізації Естонія, Латвія і Литва підписали та ратифікували міжурядову угоду, в якій погодилися взяти участь у проєкті Rail Baltica. Компанія RB Rail AS та національні виконавчі органи були створені та призначені для реалізації проєкту. Робоча група Rail Baltica забезпечує координацію між міністерствами Естонії, Латвії, Литви, Польщі та Фінляндії.

---

[19] Водяний А. Болгарія скасувала державну монополію на пасажирські залізничні перевезення. *Вебсайт Liga.net.* URL: https://biz.liga.net/ua/all/transport/novosti/bolhariia-skasuvala-derzhavnu-monopoliiu-na-pasazhyrski-zaliznychni-perevezennia

[20] Hojnik, J. (2016). Legal Challenges of the Railway Liberalisation in the EU. In: Bodiroga-Vukobrat, N., Rodin, S., Sander, G. (eds) New Europe - Old Values?. Europeanization and Globalization, vol 1. Springer, Cham. URL: https://doi.org/10.1007/978-3-319-02213-0_11

[21] Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012 establishing a single European railway area (recast). URL: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj

З огляду на стратегічну важливість проєкту та з метою швидшого підключення Естонії, Латвії та Литви до європейської залізничної мережі, Європейською Комісією прийнято Виконавче рішення (ЄС) 2025/1332 від 09 липня 2025 року щодо реалізації транскордонного проєкту Rail Baltica на Європейському транспортному коридорі Північне море – Балтійське море та Європейському транспортному коридорі Балтійське море – Чорне море – Егейське море відповідно до Регламенту (ЄС) 2024/1679. Згідно з цим Рішенням будівництво буде здійснюватися в два етапи. Протягом першого етапу до кінця 2030 року має бути побудована базова лінія Rail Baltica, яка з'єднає Естонію, Латвію та Литву з європейською залізничною мережею. Під час другого етапу мають бути впроваджені подальші елементи, необхідні для використання повного потенціалу лінії Rail Baltica, відповідно до Регламенту (ЄС) 2024/1679. Проєкт Rail Baltica не вважатиметься завершеним, допоки Таллінн, Рига, Вільнюс та Варшава не будуть з'єднані залізницею з європейським стандартом номінальної ширини колії 1435 мм, побудованою з подвійною колією на всьому маршруті. Крім того, проєкт не передбачає фізичного перетину автомобільних або інших залізничних доріг, що сприятиме підвищенню безпеки та оперативності перевезень. Згідно з планом робіт, транскордонний проєкт Rail Baltica має бути введений в експлуатацію не пізніше 2030 року. Вартість проєкту оцінюють у 5,8 млрд євро, до 85 % фінансування здійснено коштом ЄС у рамках інструменту CEF.

Для держав Балтії реалізація проєкту Rail Baltica має сприяти або забезпечити вирішення проблем за такими напрямками[22]:

для людей

- багатший культурний досвід;
- більше можливостей для охорони здоров'я;
- покращений доступ до освіти та роботи.

для безпеки

- міцніше транспортне сполучення з балтійськими союзниками;
- покращена військова логістика;
- посилені оборонні та стримувальні можливості.

для планети

- більш екологічний, ніж інші види транспорту (повністю електрифікований);
- проєкт поважає та зберігає природоохоронні території;
- перехід на відновлювану енергетику.

для економіки

- нові вакансії;
- вантажні перевезення та логістика;
- новий економічний коридор

Висновки

Сучасна модель правового регулювання ринку залізничних перевезень у державах Балтії сформувалася під впливом двох паралельних процесів: вступу

[22] Why we are building Rail Baltica. Website of the Rail Baltica. URL: https://www.railbaltica.org/about-rail-baltica/

до ЄС та імплементації актів ЄС всіх чотирьох залізничних пакетів. Формально всі три держави Балтії привели своє національне законодавство у відповідність до вимог ЄС, інтегрувавши положення актів ЄС щодо створення Єдиного європейського залізничного простору. Водночас аналіз свідчить, що формальна гармонізація не завжди означає повноцінну структурну трансформацію ринку. Відмінність між нормативною імплементацією та фактичним станом конкуренції залишається ключовою проблемою регіону.

Історично залізничні системи Балтійських держав були орієнтовані переважно на вантажні перевезення, з високою часткою транзиту до та з росії. Система функціонувала на широкій колії (1520 мм), мала виразну вантажну спеціалізацію, довші та важчі поїзди порівняно з більшістю держав-членів ЄС, а інфраструктура й технічні стандарти відповідали пострадянській моделі. Така структура забезпечувала фінансову стійкість, особливо за умов вертикальної інтеграції та стабільних транзитних потоків. Проте після 2022 року різке скорочення вантажопотоків із росії (в окремих випадках до 70%) радикально змінило економічну основу функціонування системи. Таким чином, правова модель, яка частково будувалася під транзитну економіку, втратила свою первинну логіку.

Ключовою структурною особливістю залишається масштаб залізничної мережі, яка в державах Балтії є відносно короткою та має обмежену пропускну спроможність. Це об'єктивно стримує конкуренцію, оскільки доступ до інфраструктури не може бути забезпечений для значної кількості операторів. У малому ринку конкуренція часто означає перерозподіл існуючих обсягів, а не створення нових, що може призвести до дублювання витрат і зниження ефективності. У цьому контексті механічне копіювання моделей більших за розмірами держав-членів ЄС виглядає нераціонально.

Водночас у стратегічній перспективі визначальним чинником стає проєкт Rail Baltica, що створює нову регуляторну та ринкову реальність, орієнтовану на внутрішньоєвропейські пасажирські та вантажні перевезення та доєднання до більш складних транспортних маршрутів. Таким чином, правове регулювання повинно врахувати співіснування двох технічних стандартів, різних моделей доступу та потенційно нових операторів. Rail Baltica може стати каталізатором реальної конкуренції, але лише за умови прозорого розподілу потужностей, справедливого тарифоутворення та інституційно незалежного регулятора.

Стратегічно перед державами Балтії постає вибір між трьома моделями. Перша – контрольована лібералізація зі збереженням більшої державної частки ринку та обмеженої конкуренції, особливо в пасажирському сегменті. Друга – це поглиблена імплементація принципів 4-го пакету ЄС із поступовим відкриттям пасажирського ринку через конкурси на публічні контракти. Третя – інтеграція залізничного ринку трьох держав на основі проєкту Rail Baltica (або більш широка співпраця з Фінляндією, Польщею та Україною щодо організації залізничної інфраструктури на шляху з Балтії до Одеси) із гармонізацією правил доступу та тарифоутворення, що дозволило б компенсувати малий масштаб

кожного окремого ринку. Останній варіант виглядає стратегічно найбільш раціональним, але потребує політичної узгодженості та інституційної співпраці.

Незалежно від обраної моделі, необхідно вирішити три системні проблеми: 1) чітке розмежування функцій інфраструктури й перевезень; 2) прозорий механізм розподілу пропускної спроможності; 2) коректне впровадження принципів плати за доступ. Без цього навіть формально відкритий ринок залишатиметься закритим де-факто. Посилення ролі регулятора як у фінансовому, так і в процедурному вимірі є критично важливим для забезпечення балансу між державною участю та конкуренцією.

Отже, майбутня стратегія розвитку правового регулювання ринку залізничних перевезень у державах Балтії повинна перейти від логіки формального виконання директив до логіки структурної адаптації. Вона має враховувати зміну геоекономічної реальності після скорочення транзиту з росії, обмеженість внутрішнього ринку, необхідність інтеграції в загальноєвропейську мережу та появу нового інфраструктурного сегменту Rail Baltica. Головне завдання створити модель, яка забезпечить економічну стійкість, відповідність праву ЄС і достатній рівень конкуренції без штучної фрагментації малих ринків.

Дослідницька служба
Верховної Ради України

** Цей документ підготовлений Дослідницькою службою Верховної Ради України як довідковий інформаційно-аналітичний матеріал. Інформація та позиції, викладені у документі, не є офіційною позицією Верховної Ради України, її органів або посадових осіб. Цей документ може бути цитований, відтворений та перекладений для некомерційних цілей за умови відповідного посилання на джерело.*