

### Література:

1. Про боротьбу з тероризмом: Закон України від 20.03.2003 р., № 638-IV. Дата оновлення: 12.06.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/638-15#Text> (дата звернення: 01.10.2022).
2. Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 6 травня 2015 року «Про Стратегію національної безпеки України»: Указ Президента України від 26.05.2015 № 287/2015. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/287/2015> (дата звернення: 01.10.2022).
3. Смазнова І. С. Філософсько-правовий аналіз тероризму та боротьби з ним: автореф. дис. на здобуття наукового ступеня канд. юрид. наук: 12.00.12. Київ, 2007. 18 с.
4. Terrorism. The Crown Prosecution Service. URL: [https://www.google.com/search?q=terrorism&rlz=1C5CHFA\\_enUA915UA915&oq=terrorism&aqs=chrome..69i57j35i39i362l6j69i59i450l2.104j0j15&sourceid=chrome&ie=UTF-8](https://www.google.com/search?q=terrorism&rlz=1C5CHFA_enUA915UA915&oq=terrorism&aqs=chrome..69i57j35i39i362l6j69i59i450l2.104j0j15&sourceid=chrome&ie=UTF-8) (дата звернення: 23.09.2022).
5. Гай-Нижник П. Українська національна ідея: соборні чинники та визначальні засади. *Трансформація української національної ідеї*. Київ: Наш формат, 2019. С.143–171.
6. Актуальні питання протидії тероризму у світі та в Україні: аналіт. доповідь / [Резнікова О.О., Місюра А.О., Дрьомов С.В., Войтовський К.С.]; за заг. ред. О.О. Резнікової. К.: НІСД, 2017. 60 с.
7. Про Концепцію боротьби з тероризмом: Указ Президента України від 05.03.2019 р., № 53/2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/53/2019#Text> (дата звернення: 01.10.2022).

DOI <https://doi.org/10.36059/978-966-397-271-8-55>

## ЄВРОІНТЕГРАЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

**Марценюк Л. В.**

*доктор економічних наук, професор,  
професор кафедри економіки та менеджменту  
Українського державного університету науки і технологій  
м. Дніпро, Україна*

Залізничний транспорт відіграє велику роль в життєзабезпеченні України, особливо в період війни, тому потрібно докласти зусиль аби забезпечити безперебійне функціонування цього виду транспорту як всередині країни, так і у міждержавному сполученні.

В науковій літературі є достатньо теоретичних напрацювань стосовно інтеграції сусідніх країн в транспортному сполученні.

Наприклад, в статті [1] автор наголошує, що ініціатива урядів в транспортному секторі під назвою «Один шлях» сприяє локальному економічному зростанню залучених країн.

Стосовно реформування залізничного транспорту України, автори в статті [2] наполягають, що євроінтеграція повинна відбуватися поступово, тому що Україна не готова до шоківих реформ.

Науковці в статті [3] вказують на привабливості саме залізничного транспорту у міждержавному перевезенні вантажів, зокрема у Спільній економічній зоні Європейського Союзу. В статті [4] йде мова про необхідність впровадження високошвидкісного руху для підвищення конкурентоспроможності пасажирських залізничних перевезень в міждержавному сполученні та на мережах залізниць ЄС. Побудова сучасних транспортних ХАБів, на думку науковців [5] є дієвим засобом підвищення конкурентоспроможності залізниць в пасажирському секторі. Науковцями встановлено, що економічний розвиток країни багато в чому визначається успіхами її транспортно-логістичної сфери. Залучення залізниць до глобальних ланцюгів поставок як всередині країни, так і у міждержавному сполученні, зараз є дуже актуальним [6].

В 2022 році фінансовий стан Укрзалізниці значно погіршився. І цьому є об'єктивні причини. Повномасштабне вторгнення росії в Україну призвело до падіння інвестиційного рейтингу нашої країни та відповідно і усіх провідних галузей, включаючи залізничний транспорт. Обсяги вантажоперевезень стрімко падають, а саме вантажні перевезення завжди були для залізничного відомства основним джерелом доходів. Разом з тим, враховуючи на те, що росіяне захопили українські порти та не дають вивозити українську продукцію на експорт повною мірою, ці вантажі було переорієнтовано на залізничний транспорт. Саме залізницею здійснюється перевезення основних обсягів вітчизняного експорту. Цей вид транспорту також забезпечує перевезення вантажів для потреб ЗСУ, доправляє гуманітарні вантажі (загальний обсяг перевезень вже перевищив 100 тис. тон), обслуговує потреби виробничих підприємств та здійснює їх релокацію (переміщено більше 600 підприємств). Щодо обсягів пасажирських перевезень, то вони теж зменшилися. Тут хотілося б відзначити, що саме Укрзалізниця з початку війни, з 24 лютого 2022 року, організувала перевезення пасажирів з різних куточків України безкоштовно, евакуаційними поїздами, послугами яких скористалися майже чотири мільйона пасажирів.

Суттєві збитки несе Укрзалізниця внаслідок руйнування інфраструктури та рухомого складу із-за обстрілів та бомбардування російською армією українських залізниць (з початку повномасштабного вторгнення росії пошкоджено або втрачено контроль на 6 тисячах кілометрів колій залізниці, зруйновано півсотні мостів, перестали функціонувати десятки вокзалів та станцій) [7].

Незважаючи на всі складнощі, саме Укрзалізниця стала тією важливою ланкою, що надійно з'єднала Україну з європейськими країнами. Але тут потрібно сказати, що є об'єктивні причини, внаслідок яких швидкість перетину кордону пасажирів та вантажів поки що є низькою, адже вона обмежується різною шириною залізничної колії, різними габаритами рухомого складу України та ЄС, неспроможністю залізничної транспортної системи сусідніх країн обслуговувати великі обсяги вантажних перевезень.

Розвитку залізничних перевезень з Румунією, Туреччиною та Болгарією сприятиме прокладання європейської колії за маршрутом Вадул – Сірет – Чернівці. Значні перспективи в забезпеченні безперешкодного залізничного сполучення з Польщею та країнами Балтії має продовження 1435 мм залізничної колії від м. Ковеля до м. Луцька, а також від станції Мостиська до м. Львова. Крім того, існує можливість відновлення та введення в експлуатацію ділянок вузької колії, що вже працюють, на Закарпатті та ділянки від Польщі через м. Ягодин [8]. Західні партнери України мають намір реалізувати низку інфраструктурних проєктів, які сприятимуть нарощуванню обсягів залізничних перевезень українських вантажів, а саме: у *Польщі* розпочалося відновлення ділянки залізничної колії Перемишль – Нижанковичі, Поблизу польського м. Замосць у червні 2022 р. відкрито потужний контейнерний термінал, обладнаний залізничними коліями стандарту 1435 та 1520 мм. Крім того, існує можливість продовження широкої колії із м. Славкува до м. Гданська; *Румунія* ремонтує ширококолейне залізничне полотно на ділянці Джурджулешти – Галац; *Хорватія* пропонує використовувати свої порти на Адріатичному узбережжі для здійснення перевезень українського зерна до країн Північної Африки; *Словаччина* планує створити залізничний транспортний коридор з України до річкового порту в м. Братиславі. У червні 2022 р. країни – учасниці логістичного об'єднання «Ініціатива трьох морів» (3SI) заявили про можливість залучення України до реалізації своїх інфраструктурних проєктів.

Окрім різниці у ширині колії, ще одним важливим елементом, що дозволяє забезпечити безперервність залізничних перевезень між Єврозоюзом та Україною, є тягова мережа. Незважаючи на широке розмаїття систем електропостачання тягової мережі залізниць у країнах ЄС, там не виникає серйозних проблем з об'єднанням залізничної інфраструктури цих країн у єдину систему, оскільки перевізники мають сучасні локомотиви, здатні працювати на різних типів напруги. Щодо України, то тут використовуються різні системи напруги, що обмежує можливості використання тих самих локомотивів на всій території України, але сучасні багатосистемні локомотиви могли б допомогти вирішити цю проблему.

27 липня 2022 року Європейська Комісія внесла зміни до індикативних мап Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T),

включивши і українські логістичні шляхи. Безумовно, це рішення є стратегічним кроком у процесі інтеграції України в ЄС та сприятиме реалізації ініціативи «Шляхи солідарності» щодо експорту української аграрної продукції та доставки гуманітарної допомоги в Україну.

Ще раз підкреслимо, що доступність залізничних перевезень критично важлива для галузі. Окрім технічних бар'єрів адаптації українських залізниць до ЄС маємо невідповідність українського законодавства в сфері залізничного транспорту вимогам Директив ЄС. Тому серед важливих кроків уряду та керівництва транспортної галузі – якнайшвидше удосконалення існуючої нормативно-правової бази в сфері залізничного транспорту. Згідно з Додатком XXXII до Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом з іншої сторони, Україна має імплементувати в національне законодавство 7 директив та 4 регламенти Європейського Союзу у сфері залізничного транспорту. Кожен з цих документів стосується важливих аспектів функціонування залізничного транспорту та спрямовані на створення умов для розвитку конкурентного середовища на ринку залізничних перевезень, що дозволить задовольнити усіх стейкхолдерів залізниць.

### Література:

1. Shengnan Ma. Growth effects of economic integration: New evidence from the Belt and Road Initiative. *Economic Analysis and Policy*. Vol.73. 2022, P. 753–767. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0313592622000042> (Last accessed: 02.10.2022).

2. Grushevska K., Notteboom T., Shkliar A. Institutional rail reform: The case of Ukrainian Railways. *Transport Policy*. Vol. 46. 2016. P. 7–19. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X15300676> (Last accessed: 02.10.2022).

3. GerhátoVá Z., Zitrický V., Gašparik J. Analysis of Industry 4.0 elements in the transport process at the entrance of the train from Ukraine to Slovakia. *Transportation Research Procedia*. Vol. 55. 2021. P. 165–171. DOI: 10.1016/j.trpro.2021.06.018

4. Calzada-Infante L., Adenso-Díaz B., García Carbajal S. Analysis of the European international railway network and passenger transfers. *Chaos, Solitons & Fractals*. Vol. 141. 2020. DOI: 10.1016/j.chaos.2020.110357

5. Martseniuk L., Kandel B., Kovalenko-Marchenkova Y. Passenger transport HUBs: thematic overview. *Philosophy, Economics and Law Review*. Vol. 2, № 1. 2022. P. 76–87. DOI: 10.31733/2786-491X-2022-1-76-87

6. Lytvynenko L., Kalmanbetova G., Shevket O., Kara I., Gerlitz L., Popova Y. Prospects of using the urban railway for logistics support of urban areas. *Transportation Research Procedia*. Vol. 63. 2022. P. 1199–1204. DOI: 10.1016/j.trpro.2022.06.125

7. Релокація бізнесу: Уряд розповів про поточні результати: веб-сайт. URL: [https://biz.ligazakon.net/news/211536\\_relokatsya-bznesu-uryad-rozprov-pro-potochn-rezultati](https://biz.ligazakon.net/news/211536_relokatsya-bznesu-uryad-rozprov-pro-potochn-rezultati) (дата звернення: 03.10.2022).

8. Канада допоможе відновити залізничну інфраструктуру України: веб-сайт. URL: <https://railexpoua.com/novyny/kanada-dopomozhe-vidnovyty-zaliznychnu-infrastrukturu-ukrainy/> (дата звернення: 03.10.2022).

DOI <https://doi.org/10.36059/978-966-397-271-8-56>

## **ВПЛИВ МІГРАЦІЇ, У ЗВ'ЯЗКУ З ВІЙНОЮ, НА КРИМІНАЛЬНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ ПРОТИ СТАТЕВОЇ СВОБОДИ ТА СТАТЕВОЇ НЕДОТОРКАНОСТІ**

**Маршалек К. О.**

*аспірантка кафедри публічного права*

*Національного технічного університету «Дніпровська політехніка»*

*м. Дніпро, Україна*

24 лютого 2022 року Російська Федерація розпочала широкомасштабний збройний напад на Україну із застосуванням своїх сухопутних, військово-повітряних та військовоморських сил. Російські сухопутні війська вторглися на територію України в десяти областях (Київській, Чернігівській, Житомирській, Харківській, Сумській, Донецькій, Луганській, Запорізькій, Херсонській та Миколаївській) за підтримки пов'язаних із Російською Федерацією озброєних груп, а російські військово-повітряні та військово-морські сили завдали ударів крилатими ракетами по всій території України. Початок повномасштабної війни Російської федерації проти України 24 лютого 2022 року призвів до переміщення населення якої України, так і закордон.

За 7 місяців війни міжнародними організаціями такими як ООН, зафіксовано близько 10 мільйонів перетинів кордону.

Згідно з дослідженнями ІОМ (the International Organization for Migration), що проводилось серед населення України 6.7 мільйона осіб змінили місце проживання всередині країни [2].

Різні міжнародні організації публікують різні дані щодо внутрішньо переміщених осіб, середній показник внутрішньо переміщених осіб становить понад 7 мільйонів осіб.

Також невідома ситуація одо кількості осіб о залишилися чи перемістились на тимчасово окупованих територіях, за даними різних державних органів та міжнародних організацій кількість таких осіб може перевиувати 1.5 мільйони осіб.