

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ СУСПІЛЬНИХ ВІДНОСИН В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

УДК 349.2

DOI <https://doi.org/10.32782/2523-4269-2026-95-208-214>

Кадала Віталій Віталійович,

кандидат юридичних наук, доцент

(Донецький державний університет внутрішніх справ, м. Кропивницький)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6868-9487>



Гузенко Олена Павлівна,

кандидат економічних наук, доцент,

доцент кафедри економіки та публічного управління

Навчально-наукового інституту права та соціального менеджменту

(Донецький державний університет внутрішніх справ, м. Кропивницький)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4002-2629>



ПРАВОВІ ТА ОРГАНІЗАЦІЙНІ ЗАСАДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

Стаття розкриває правові та організаційні засади забезпечення безпеки на залізничному транспорті в умовах воєнного стану. Окреслено зміст викликів, які негативно впливають на забезпечення та управління безпекою руху залізниці. Проаналізовано нормативно-правові акти, що сприяють впровадженню правових норм і стандартів, які забезпечують безпеку руху та розкривають особливості організаційних та управлінських циклів на підприємствах залізничного транспорту. Звернуто увагу, на специфіку функціонування організаційного механізму управління безпекою на залізничному транспорті в сучасних реаліях. Запропоновано авторське бачення сутнісного змісту організаційного механізму управління безпекою на залізничному транспорті як понятійної категорії. Визначено переваги та обґрунтовано доцільність осучаснення сутнісної характеристики організаційного механізму управління безпекою залізниці в умовах воєнного стану в Україні. Запропоновано напрями зміцнення безпеки на підприємствах залізничного транспорту на базі активного впровадження правових норм і стандартів ЄС, удосконалення процесу прийняття управлінських рішень в питаннях безпеки, посилення взаємодії між структурними підрозділами залізниці та встановлення системи посиленого контролю та нагляду за дотриманням норм і стандартів системи безпеки.

Ключові слова: залізничний транспорт, безпека на залізничному транспорті, законодавче регулювання, управління безпекою руху, організаційний механізм безпеки.

Постановка проблеми. Правовий режим воєнного стану в Україні актуалізував питання безпекової складової в усіх сферах функціонування та розвитку. Життєздатність країни напряму потрапила в залежність від чисельних воєнних викликів, які спровокували необхідність впровадження змін законодавчої площини, управлінських циклів, організаційних аспектів, з метою створення безпекових умов для

забезпечення відповідності розвитку всіх галузевих сфер, які її підтримують. Одним із важливих напрямків вирішення проблеми виступила транспортна мережа, яка представлена доволі розгалуженим видовим сегментом за сферами транспорту. Враховуючи її рольовий сегмент як в обороноздатності країни, так і в забезпеченні життєдіяльності українського суспільства гостро постало питання створення безпечних умов її функціонування,

особливо в контексті залізничного транспорту. Така теза обґрунтовується тим, що залізничний транспорт здатен забезпечувати логістичні зв'язки на території бойових дій, сприяє проведенню евакуації громадян з окупованих та прифронтових територій, бере активну участь в доставці гуманітарних вантажів, а також надає можливість здійснення підприємницької діяльності, що є важливим для наповнення грошовими коштами Державного та місцевих бюджетів, які забезпечують часткове покриття витрат на обороноздатність країни та виконання соціальних зобов'язань перед її громадянами. Все окреслене свідчить про необхідність вирішення проблеми безпеки функціонування та розвитку залізничного транспорту, вказує на сучасність та актуальність обраного напрямку дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Протягом останніх років актуальність дослідження правових і організаційних засад безпеки на залізничному транспорті значно зросла, що пов'язано з прагненням науковців виявити та встановити напрями її зміцнення особливо в умовах правового режиму воєнного стану України. Результати наукових розвідок вітчизняних та зарубіжних вчених знаходять відображення в монографічних і дисертаційних дослідженнях, обираються предметом обговорення на дискусійних наукових платформах, науково – практичних конференціях різного рівня, симпозиумах та круглих столах. Так, Р.В. Вернигора, О.В. Галан, А.С. Дорош, В.К. Мироненко [1], вивчаючи питання інжинірингу криз та ризиків транспортних послуг, деталізовано зупинилися на проблемі інноваційних технологій Big Data та інформаційної безпеки в управлінні транспортними системами, а О.Ю. Крихтіна [2] присвятила монографічні дослідження теорії, методології та практиці державної політики розвитку транспортної галузі України, з урахуванням особливостей формування, проблем розвитку, модернізації та вдосконалення її в контексті залізничного транспорту. У колективній монографії І.С. Гращенко, І.Б. Зарубінська, О.М. Кириленко, Л.Л. Литвиненко [3] доволі змістовно розкрито проблеми та пріоритети економічної інтеграції транспортної системи України та ЄС, звернуто увагу на незадовільний рівень безпеки перевезень різними видами транспорту, з урахуванням залізничного. Натомість, В.М. Самсонкін та В.І. Мойсеєнко [4] комплексно досліджували питання безпеки на залізничному транспорті, з розкриттям ключових сегментів базових основ теорії безпеки, управлінських циклів та практичних інструментів щодо аналізу стану безпеки на залізничному транспорті за допомогою вимірюваних статистичних критеріїв та міжнародних індикаторів. Зарубіжні вчені К. Хрузік та М. Грабонь-Халупчак [5] у науковій розробці «Управління безпекою на залізничному транспорті: системи, практики та новітні тенденції» представили поглиблений аналіз систем управління безпекою та технічним обслуговуванням (SMS та MMS), процедур оцінювання ризиків і стратегій формування культури безпеки на залізничному транспорті, з урахуванням новітнього законодавства ЄС та передових практик. Віддаючи належне науковим доробкам вчених з обраної проблематики, варто звернути увагу на те, що чимало питань залишаються дискусійними та неоднозначними. Зважаючи на це, продовження дослідження зазначеної проблеми вбачається досить актуальним.

Методологічну основу дослідження склали загальнонаукові методи пізнання, зокрема узагальнення, описовий, діалектичний, логіко-семантичний, формально-логічний та порівняно-правовий метод

Метою статті є дослідження правових та організаційних засад забезпечення безпеки на залізничному транспорті. З поставленої мети витікають завдання: встановлення викликів та правових регламентацій у сфері забезпечення безпеки діяльності підприємств залізничного транспорту, уточнення змісту понятійної категорії «організаційного механізму управління безпекою на залізничному транспорті», з обґрунтуванням та визначення напрямків зміцнення безпеки на залізничному транспорті

Виклад основного матеріалу. Наявність правового режиму воєнного стану в Україні призвела до переосмислення рольового значення безпеки життєдіяльності враховуючи всі аспекти, котрі її забезпечують. Одну з ключових ролей в функціонуванні та розвитку кожної країни відіграє транспортна мережа, котра складається з різних видів підприємств та сфер транспорту, які здатні надавати послуги по перевезенню вантажів, багажу та населення.

Постійні воєнні виклики призвели до порушення функціонування транспортної мережі в Україні. Яскравим прикладом стало функціонування підприємств залізничного транспорту, котрі постійно зазнають руйнування інфраструктури через масовані обстріли, котрі призводять до пошкодження залізничних колій, тягових підстанцій та рухомого складу. При цьому, галузь зазнає мільярдних фінансових збитків, які виникають в результаті різкого зросту цін на електроенергію та дизельне паливо, необхідністю постійного покриття витрат на відтворення рухомого та нерухомого складу підприємств залізничного транспорту, практично постійне порушення графіку по перевезенню вантажів згідно укладених угод, що провокує появу штрафних санкцій, невідповідність цінової політики за послуги по перевезенням вантажів, багажу та населення реальним калькуляційним витратам.

Зазначений перелік не є вичерпним так, як гостро стоїть питання кадрового забезпечення через мобілізацію фахівців і міграційні процеси, що уповільнює та знижує якість обслуговування процесу надання послуг по перевезенню вантажобагажів та населення залізничним транспортом, а також негативно впливає на своєчасне та повне проведення ремонтних робіт рухомого та нерухомого складу залізниць.

Зниження рівня безпеки функціонування підприємств залізничного транспорту, в умовах воєнного стану в Україні, призвело до необхідності зміни логістичних маршрутів, порушення графіку надання послуг по перевезенню, через блокування морських портів, в результаті воєнних дій, значно зросло навантаження залізниць на західних прикордонних переходах в якості надання послуг з експорту агропромислової продукції та металів. Зазначене явище вказало на існування проблеми різної ширини колій, тобто відповідності європейським стандартним технічним нормативам у порівнянні з пострадянськими.

Окреслені проблематичні сегменти функціонування підприємств залізничної галузі вказують на доцільність та необхідність зміцнення безпеки як в правовому, так і в організаційному руслі. Важливість безпеки в діяльності підприємств залізничного транспорту підкреслюють у своїй праці С.Л. Литвиненко та П.О. Яновський, котрі зазначили, що «...в процесі відпрацювання перспективної стратегії розвитку залізничного транспорту необхідно забезпечувати пріоритет споживчих оцінок перед галузевими, що передбачає комплексність, повноту, доступність, безпеку і фірмовий сервіс обслуговування» [6, с.14].

Правовий базис з питання забезпечення безпеки діяльності підприємств залізничного транспорту спирається на ключові положення:

по-перше, Законів України: «Про транспорт» [7], «Про залізничний транспорт» [8], «Про перевезення небезпечних вантажів» [9], «Про безпеку та інтероперабельність на залізничному транспорті України» [10]; «Про приєднання України до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ)» [11];

по-друге, Положень Кабінету Міністрів України: «Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті» [12], «Про затвердження Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту» [13], «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів залізничним транспортом» [14];

по-третє, наказів Міністерства інфраструктури України: «Положення про класифікацію транспортних подій на залізничному транспорті» [15] та «Про затвердження Положення про систему управління безпекою руху на залізничному транспорті» [16].

Варто усвідомити те, що зазначені нормативно-правові акти є обов'язковими для всіх осіб, які взаємодіють із залізничним транспортом. Важливим кроком забезпечення безпеки надання послуг по перевезенню вантажобагажів та населення залізничним транспортом стало створення Державної служби України з безпеки на транспорті. Відповідно до Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті [12] (далі – Укртрансбезпека) законодавець визначив її як «...центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на автомобільному, міському електричному, залізничному, морському та річковому транспорті та підпорядкований КМУ». З позиції підприємств залізничного транспорту включено розширений перелік завдань, котрі доцільно об'єднати за «напрямами роботи державних службовців апарату Укртрансбезпеки», враховуючи їх зміст, який представлено законодавцем в Положенні про Державну службу України з безпеки на транспорті [12]:

– блок «контроль та вимоги безпеки», який забезпечує контроль за дотриманням: правових норм і стандартів безпеки руху на залізниці; правил технічної експлуатації та готовності залізничної інфраструктури до безпечної експлуатації; перевезенням небезпечних та специфічних вантажів;

– блок «безпека руху та сертифікація», котрий призначений для виконання таких завдань як: комплексний, постійний контроль за функціонуванням системи управління безпекою руху на залізниці; підтвердження відповідності органів сертифікації для залізничної техніки та інфраструктур; тісна співпраця з державними органами з питань оперативного реагування на надзвичайні ситуації на залізниці;

– блок «розслідування та облік порушень безпеки», який охоплює пакет таких завдань як: забезпечення проведення технічних розслідувань порушення правил безпеки на залізниці результатом яких стали аварії, катастрофи, та транспортні події, що вплинули на порушення графіку та ритму роботи рухомого складу; проведення облікових процедур порушень та надзвичайних подій на залізниці; аналіз транспортних подій та розробка заходів їх нівелювання;

– блок «адміністративні послуги та безпека», котрий передбачив не лише надання адміністративних послуг

у сфері безпеки залізничного транспорту, а, й передбачив вимоги щодо безперешкодного доступу осіб з інвалідністю до інфраструктури залізниці.

У 2022 році внесено зміни до Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті [17]. Зміни торкнулися питань удосконалення організації діяльності та розширення повноважень державних службовців Укртрансбезпеки, шляхом доповнення п.6 основного Положення, а саме «...здійснення заходів щодо запобігання корупції і контроль за їх виконанням в апараті Укртрансбезпеки, її територіальних органах; підвищення рівня професійної компетенції державних службовців і працівників апарату Укртрансбезпеки та її територіальних органів; забезпечення, реалізація державної політики стосовно державної таємниці, здійснення контролю за її збереженням в апараті Укртрансбезпеки, її територіальних органах, а також технічний захист інформації, здійснення контролю за її збереженням» [12].

Значним кроком зміцнення безпеки на підприємствах залізничного транспорту є розробка та прийняття законодавцем у 2026 році Закону України «Про безпеку та інтероперабельність на залізничному транспорті України» [10], яким визначено правові та організаційні засади забезпечення безпеки на залізничному транспорті, правові основи забезпечення інтероперабельності системи залізничного транспорту [10]. Цінність правового акту полягає в тому, що законодавець чітко виклав змістовність ключових термінологічних понять, котрі покладено в основу як правових, так і організаційних аспектів системи забезпечення безпеки на залізничному транспорті. Мається на увазі понятійні категорії, які безпосередньо торкаються системи безпеки на залізничному транспорті [10]: безпека руху на залізничному транспорті (розд. I, ст.1. п.2); інтероперабельність (розд. I, ст.1. п.8); ризик у системі управління безпекою руху (розд. I, ст.1. п.23); сертифікат безпеки (розд. I, ст.1. п.27) та система управління безпекою руху (розд. I, ст.1. п.29).

До розд. III «Безпека на залізничному транспорті» законодавець включив ст.11–16 [10], які деталізовано розкрили зміст та специфіку: системи управління безпекою руху та її ризиками, використання сертифікату авторизації та сертифікату безпеки, порядку дії система сповіщень щодо безпеки руху, особливостей проведення розслідування залізничних аварійних подій та захисту об'єктів залізничного транспорту від актів незаконного втручання.

Належну увагу законодавець приділив у розд. IV ст.17–19 правовій основі інтероперабельності на залізничному транспорті, яку в якості понятійної категорії запропоновано розуміти як «...здатність системи залізничного транспорту та/або окремих її підсистем забезпечувати безпеку та безперебійність руху рухомого складу з належним рівнем експлуатаційної ефективності на різних інфраструктурних мережах та інфраструктурі залізничного транспорту завдяки технічній, функціональній, операційній та нормативній сумісності, технічні та інші параметри для досягнення якої визначають технічні регламенти та технічні специфікації інтероперабельності» (розд. I, ст.1, п.8) [10].

Важливо розуміти, Закону України «Про безпеку та інтероперабельність на залізничному транспорті України» [10] сприяє переведенню української транспортної системи залізниць на європейські правила захисту, технічного контролю та управління ризиками. Прийняття законодавчого акту стало першим кроком

щодо виконання зобов'язань України з питань повної реформи безпеки залізниць, у відповідності до Угоди про асоціацію та індикатори програми Ukraine Facility. Нагадаємо, основними вимогами зазначеної угоди було імплементація директив ЄС: 2016/798 (створення нової системи управління безпекою рухомого складу та інфраструктури), 2016/797 (забезпечення технічної й операційної сумісності (інтероперабельності) з мережами Євросоюзу). 2007/59 (запровадження єдиних європейських стандартів навчання, іспитів та сертифікації машиністів).

Інші нормативно-правові акти доповнюють положення щодо забезпечення безпеки на залізничному транспорті враховуючи необхідність виокремлення окремих більш конкретних правових норм і стандартів.

Ми вважаємо, окремої уваги потребує організаційний механізм управління безпекою на залізничному транспорті (далі – ОМБ(з.т.)). Дієвість та ефективність даного механізму не обмежується лише правовими інструментами, а також залежить від кваліфікаційного рівня вищого менеджменту та здатності його своєчасно реагувати на виклики, котрі породжено війною в Україні.

З цього приводу слід звернути увагу на Положення про систему управління безпекою руху на залізничному транспорті [16], яким законодавець чітко окреслив структуру, порядок функціонування систем управління безпекою руху та принципи. У розд. 1. п.6. Положення про систему управління безпекою руху на залізничному транспорті законодавець конкретизував ряд її принципів «...пріоритетності безпеки руху над господарськими інтересами; першочерговості фінансування заходів, спрямованих на забезпечення безпеки руху; належності технічного стану рухомого складу та технічних засобів об'єктів інфраструктури; упровадження технічних засобів і технологій, спрямованих на підвищення рівня безпеки руху, на підставі позитивного міжнародного досвіду організації перевезень пасажирів та вантажів з безумовним забезпеченням безпеки руху; широке застосування заохочення персоналу підприємства за безаварійну роботу і життя заходів з підвищення рівня безпеки руху; виконання вимог чинного законодавства з безпеки руху; постійного удосконалення СУБР на підприємстві» [16].

Враховуючи наявні виклики, котрі постійно відчуває система управління безпекою руху на залізничному транспорті виникає питання переосмислення та осучаснення змісту та рольового сегменту ОМБ(з.т.). З цього приводу доречно нагадати, що Положення про систему управління безпекою руху на залізничному транспорті [16] у п.1. п.4. вже містить визначення системи управління безпекою руху, котра розглядається як документально зафіксована та затверджена керівництвом підприємства сукупність методів, підходів до організації та заходів, які підприємство застосовує для забезпечення безпеки руху. Проте вбачаємо за доцільне надати більш розширене тлумачення ОМБ(з.т.), що надасть можливість включити організаційні та управлінські компоненти у сукупності.

На нашу думку, в сучасних реаліях ОМБ(з.т.) доцільно визначати як сукупність способів і прийомів, які залучають апарат органів управління та державні службовці Укртрансбезпеки, для координації, управління та захисту системи безперебійного функціонування залізничного транспорту, на базі правових норм і стандартів, правил та процедур, які сприяють забезпеченню перевезень пасажирів і вантажобагажів, запобіганню

аваріям та мінімізації будь-яких експлуатаційних ризиків, з урахуванням тісного взаємозв'язку принципів та функцій системи безпеки руху, в надзвичайних умовах функціонування підприємств залізничного транспорту. Обґрунтуванням доцільності рекомендованого тлумачення понятійної категорії ОМБ(з.т.) виступають наступні переваги:

по-перше, окреслено можливість використання сукупності способів і прийомів, що свідчить про можливість впровадження, апаратом органів управління та державними службовцями Укртрансбезпеки, новітніх механізмів безпеки руху залізничним транспортом в якості цифрових та моніторингових інструментів;

по-друге, визначено ключове призначення ОМБ(з.т.) координація, управління та захист системи безперебійного функціонування залізничного транспорту;

по-третє, встановлено базову платформу для адаптації ОМБ(з.т.) в якості правових норм і стандартів, правил та процедур, які сприяють забезпеченню перевезень пасажирів і вантажобагажів, запобіганню аваріям та мінімізації будь-яких експлуатаційних ризиків;

по-четверте, звернуто увагу на необхідність наявності тісного взаємозв'язку принципів та функцій системи безпеки руху, що сприяє дієвості та ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту в надзвичайних умовах розвитку.

Про необхідність зміцнення безпеки руху на залізничному транспорті свідчать дані фахівців управління організації безпеки та розслідування аварій і подій на наземному транспорті. Так, проведений аналіз стану безпеки руху та аварійності на наземному транспорті в Україні за 2025 рік [18, с. 34] надав можливість встановити: на залізничному транспорті аварійні ситуації становили: 349 (2022 рік), 360 (2023 рік), 376 (2024 рік), 349 (2025 рік); аварії з особами, котрі пов'язані рухомим складом залізничного транспорту: 251 (2022 рік), 276 (2023 рік), 304 (2024 рік), 271 (2025 рік); аварії, які пов'язані зі сходженням рухомого складу залізничного транспорту: 77 (2022 рік), 73 (2023 рік), 70 (2024 рік), 71 (2025 рік). На погляд фахівців служби безпеки на транспорті [18, с. 35], «...даний аналіз показує низький рівень відповідальності суб'єктів господарювання, власників під'їзних колій, в частині утримання залізничних колій, правил закріплення вагонів та забезпечення безпеки руху на під'їзних залізничних коліях».

Беззаперечним є той факт, що сучасна система безпеки на залізничному транспорті потребує постійної уваги щодо оновлення напрямків її зміцнення. З цього питання вітчизняні науковці пропонують доволі різні напрямки вирішення проблеми. Так, І.В. Волохова та О.М. Лук'янова [19, с. 85] вважають, що впровадження логістичних підходів в систему «...організації пасажирських перевезень на залізничному транспорті можуть забезпечити високий рівень безпеки під час перевезення пасажирів за рахунок використання новітніх технологій та безпечних методів організації перевезень». До цього В.О. Овчиннікова та Г.В. Обруч [20, с. 110] звертають увагу на те, що «...інноваційний розвиток стане основою для істотного підвищення безпеки, екологічності та економічності залізничного транспорту, а також забезпечення безаварійного руху». За результатами проведених досліджень науковці дійшли висновку стосовно того, що «...головним орієнтиром стратегічного управління розвитком залізничного транспорту повинен стати високоінтелектуальний розвиток залізничної інфраструктури, що базується на використанні цифрових технологій і забезпечує принципово нові високоякісні

характеристики експлуатації залізничної колії, систем електропостачання, сигналізації та зв'язку, автоматизації процесу перевезень і сприяє підвищенню безпеки руху поїздів» [20, с. 113].

Слід також зазначити, що об'єктом удосконалення ОМБ(з.т.) виступає як система управління безпекою руху на залізниці, так і сукупність взаємозв'язку управлінських, виробничих та контрольних процесів, котрі здатні забезпечити зниження рівня аварійності на базі розробки дієвої системи управління ризиками, з обов'язковою координацію дій персоналу залізниці.

До складу основних напрямів удосконалення доцільно включити: удосконалення законодавчої платформи з позиції досягнення повної гармонізації правил, інструкцій та стандартів безпеки руху на залізниці, з європейськими вимогами щодо інтегрованості; покращити процеси прийняття управлінських рішень, особливо в якості на своєчасне реагування існуючих ризиків та загроз; в пріоритетність слід поставити структурну взаємодію, з позиції посилення координації між службами колії, рухомого складу, сигналізації та зв'язку, а також диспетчерським апаратом.; посилити систему контролю та нагляду в питаннях, моніторингу технічного стану інфраструктури, своєчасного проведення службових розслідувань аварійних ситуацій та встановлення чинників, які їх спричинили та проведення постійного встановлення відповідності кваліфікаційного рівня персоналу сучасним вимогам.

Висновки. Підсумовуючи вищезазначене маємо підкреслити наступне. По-перше, система безпеки на підприємствах залізничного транспорту, в умовах правового режиму воєнного стану в Україні, потребує осучаснення та вдосконалення. По-друге, основними викликами функціонування системи безпеки на підприємствах залізничного транспорту виступають наявні бойові дії, котрі руйнують залізничну інфраструктуру,

дефіцит кваліфікованих кадрів, порушення логістичних зв'язків та нестача власних фінансових ресурсів. По-третє, правовий базис управління системою безпеки руху залізничним транспортом, в умовах воєнних викликів, характеризується правовими ініціативами, котрі забезпечують створення сприятливих умов для функціонування системи управління забезпечення безпеки підприємств залізничного транспорту. По-четверте, в надзвичайних умовах розвитку підприємств залізничного транспорту важливо переосмислити сутнісний та рольовий аспект ОМБ(з.т.), а в якості понятійної категорії розуміти його як сукупність способів і прийомів, які залучають апарат органів управління та державні службовці Укртрансбезпеки, для координації, управління та захисту системи безперебійного функціонування залізничного транспорту, на базі правових норм і стандартів, правил та процедур, які сприяють забезпеченню перевезень пасажирів і вантажобагажів, запобіганню аваріям та мінімізації будь-яких експлуатаційних ризиків, з урахуванням тісного взаємозв'язку принципів та функцій системи безпеки руху, в надзвичайних умовах функціонування підприємств залізничного транспорту По-п'яте, напрямки зміцнення безпеки підприємств залізничного транспорту лежать в площині вдосконалення законодавчого регулювання на базі норм і стандартів ЄС, удосконалення процесу прийняття управлінських рішень в питаннях безпеки на залізниці, посилення взаємодії між структурними підрозділами залізниці та встановлення системи посиленого контролю та нагляду за дотриманням норм і стандартів системи безпеки. Зазначенні напрямки сприятимуть як зміцненню безпеки руху на залізниці, так і нададуть можливість створення платформи для майбутнього розвитку. Перспективами подальших наукових розвідок є дослідження поведінки критеріїв оцінки рівня безпеки на підприємствах залізничного транспорту, на базі новітніх цифрових інструментів.

Список використаних джерел

1. Інжиніринг криз та ризиків транспортних послуг : колективна монографія / Р.В. Вернигора, О.В. Галан, А.С. Дорош, В.К. Мироненко та ін.; за ред. В.М. Самсонкіна та І.В. Ніколаєнко. Київ : ТОВ «Талком», 2021. 312 с.
2. Крихтіна Ю.О. Державна політика розвитку транспортної галузі України: теорія, методологія, практика : монографія. Харків : «Діса плюс», 2022. 336 с.
3. Проблеми та пріоритети економічної інтеграції транспортної системи України та ЄС : колективна монографія / І.С. Гращенко, І.Б. Зарубінська, О.М. Кириленко, Л.Л. Литвиненко та ін.; під заг. ред. д.е.н., проф. Поливоди О.М. Київ : ТОВ «Видавничий дім «Кондор», 2025. 279 с.
4. Самсонкін В.М., Мойсєєнко В.І. Теорія безпеки на залізничному транспорті. Київ : Видавництво «Каравела», 2014. 400 с.
5. Chruzik K., Graboń-Chałupczak M. Railway Safety Management. Systems, Practices, and Emerging Trends. London: ImprintRoutledge, 2025. 138 p. DOI: <https://doi.org/10.4324/9781003658726>
6. Литвиненко С.Л., Яновський П.О. Економіко-організаційні аспекти оптимізації роботи підприємств транспорту : монографія. Київ : Видавничий дім «Кондор», 2024. 232 с.
7. Про транспорт : Закон України від 10 .11. 1994 р. № 232/94-ВР. (в редакції від 27.06.2026). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 04.07.2026)
8. Про залізничний транспорт : Закон України від 04.07.1996 р. № 273/96-ВР. (в редакції від 31.10.2025). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 04.07.2026)
9. Про перевезення небезпечних вантажів : Закон України від 06.04.2000 р. № 1644-III. (в редакції від 01.01.2024) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1644-14#Text> (дата звернення: 05.07.2026)
10. Про безпеку та інтегрованість на залізничному транспорті України : Закон України від 09.06.2026 р. № 4904-IX. URL:<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4904-20#Text> (дата звернення: 05.07.2026)
11. Про приєднання України до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТИФ) : Закон України від 05.06.2003 р. № 943-IV. URL:<https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/943-15> (дата звернення: 05.07.2026)
12. Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті : Постанова КМУ від 11.02.2015 р. № 103 (в редакції від 09.12.2025). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-%D0%BF#Text>(дата звернення: 06.07.2026)
13. Про затвердження Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту : Постанова КМУ від 11.07.2013 р. № 494. (в редакції від 03.05.2026). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/494-2013-%D0%BF#Text> (дата звернення: 06.07.2026)

14. Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів залізничним транспортом : Постанова КМУ від 09.12. 2015 р. № 1168 (в редакції від 13.03.2025). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1168-2015-%D0%BF#Text> (дата звернення: 06.07.2026)

15. Про затвердження Положення про класифікацію транспортних подій на залізничному транспорті : наказ Міністерства інфраструктури України від 03.07.2017 р. № 235. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0904-17#Text> (дата звернення: 07.07.2026)

16. Про затвердження Положення про систему управління безпекою руху на залізничному транспорті: наказ Міністерства інфраструктури України від 24.12.2020 р. № 842. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0351-21#Text> (дата звернення: 07.07.2026)

17. Про внесення змін до Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті : Постанова КМУ від 29.04.2022 р. № 510. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/510-2022-%D0%BF#Text> (дата звернення: 07.07.2026)

18. Аналіз стану безпеки руху та аварійності на наземному транспорті в Україні за 2025 рік : Звіт управління організації безпеки та розслідування аварій і подій на наземному транспорті / ДСБТ. 2026. 45 с. URL: https://dsbt.gov.ua/images/public_information/analiz_stanu_avariynosti_na_nazemnomu_transporti_2025/analiz_stanu_avariynosti_na_nazemnomu_transporti_za_2025_rik.pdf

19. Волохова І.В., Лук'янова О.М. Логістичні підходи в організації пасажирських перевезень на залізничному транспорті. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2023. № 81–82. С. 82–88. DOI: <https://doi.org/10.18664/btie.81-82.287178>

20. Овчиннікова В.О., Обруч Г.В. Стратегічні ініціативи розвитку залізничного транспорту України. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2023. № 81–82. С. 104–115. DOI: <https://doi.org/10.18664/btie.81-82.287188>

References

1. Inzhynirnyh kryz ta ryzykiv transportnykh poslug [Crisis and Risk Management in Transportation Services] : kolektyvna monohrafiia / Vernyhora R.V., Halan O.V., Dorosh A.S., Myronenko V.K. ta in.; za red. V.M.Samsonkina ta I.V. Nikolaienko (2021). Kyiv: TOV «Talkom» [in Ukrainian].

2. Krykhtina, Yu.O. (2022). Derzhavna polityka rozvytku transportnoi haluzi Ukrainy: teoriia, metodolohiia, praktyka [State Policy on the Development of the Transport Sector in Ukraine: Theory, Methodology, Practice] : monohrafiia. Kharkiv: «Disa plus» [in Ukrainian].

3. Problemy ta priorityty ekonomichnoi intehtatsii transportnoi systemy Ukrainy ta YeS. [Problems and Priorities of Economic Integration of the Transportation Systems of Ukraine and the EU]: kolektyvna monohrafiia / I.S. Hrashchenko, I.B. Zarubinska, O.M. Kyrylenko, L.L. Lytvynenko ta in.; pid zah. red. d.e.n., prof. Polyvody O.M. (2025). Kyiv: TOV «Vydavnychiy dim «Kondor» [in Ukrainian].

4. Samsonkin, V.M., & Moiseienko, V.I. (2014). Teoriia bezpeky na zaliznychnomu transporti [Theory of Safety in Railway Transport]. Kyiv: Vydavnytstvo «Karavela» [in Ukrainian].

5. Chruzik, K., & Graboń-Chałupczak, M. (2025). Railway Safety Management Systems, Practices, and Emerging Trends. London: ImprintRoutledge. DOI: <https://doi.org/10.4324/9781003658726> [in English].

6. Lytvynenko, S.L., & Yanovskyi, P.O. (2024). Ekonomiko-orhanizatsiini aspekty optymizatsii roboty pidpriemstv transportu [Economic and Organizational Aspects of Optimizing the Operations of Transportation Enterprises]: monohrafiia. Kyiv: Vydavnychiy dim «Kondor» [in Ukrainian].

7. Pro transport (1994). [On Transportation]: Zakon Ukrainy. № 232/94-VR. (v redaktsii vid 27.06.2026). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text> (data zvernennia: 04.07.2026) [in Ukrainian].

8. Pro zaliznychnyi transport [On Railway Transport]. (1996). Zakon Ukrainy vid 04.07.1996 r. № 273/96-VR. (v redaktsii vid 31.10.2025). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text> (data zvernennia: 04.07.2026) [in Ukrainian].

9. Pro perevezennia nebezpechnykh vantazhiv (2000). [On the Transportation of Dangerous Goods]. Zakon Ukrainy. № 1644-III. (v redaktsii vid 01.01.2024) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1644-14#Text> (data zvernennia: 05.07.2026) [in Ukrainian].

10. Pro bezpeku ta interoperabelnist na zaliznychnomu transporti Ukrainy (2026). [On Safety and Interoperability in Ukraine's Rail Transport]: Zakon Ukrainy. № 4904-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4904-20#Text> (data zvernennia: 05.07.2026) [in Ukrainian].

11. Pro pryiednannia Ukrainy do Konventsii pro mizhnarodni zaliznychni perevezennia (KOTIF) (2003). [On Ukraine's Accession to the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF)]. Zakon Ukrainy. № 943-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/943-15> (data zvernennia: 05.07.2026) [in Ukrainian].

12. Pro zatverdzhennia Polozhennia pro Derzhavnu sluzhbu Ukrainy z bezpeky na transporti (2015). [On the Approval of the Regulations on the State Service of Ukraine for Transport Safety]: Postanova KМУ. № 103 (v redaktsii vid 09.12.2025). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-%D0%BF#Text> (data zvernennia: 06.07.2026) [in Ukrainian].

13. Pro zatverdzhennia Tekhnichnoho rehlamentu bezpeky infrastruktury zaliznychnoho transportu (2013). [On the Approval of the Technical Safety Regulations for Railway Transport Infrastructure]: Postanova KМУ. № 494. (v redaktsii vid 03.05.2026). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/494-2013-%D0%BF#Text> (data zvernennia: 06.07.2026) [in Ukrainian].

14. Pro zatverdzhennia Litsenziinykh umov provadzhennia hospodarskoi diialnosti z perevezennia pasazhyriv, nebezpechnykh vantazhiv ta nebezpechnykh vidkhodiv zaliznychnym transportom (2015). [On the Approval of Licensing Conditions for the Conduct of Business Activities Involving the Transportation of Passengers, Dangerous Goods, and Hazardous Waste by Rail]. Postanova KМУ № 1168 vid 09.12. 2015 roku. (v redaktsii vid 13.03.2025). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1168-2015-%D0%BF#Text> (data zvernennia: 06.07.2026) [in Ukrainian].

15. Polozhennia pro klasyfikatsiiu transportnykh podii na zaliznychnomu transporti (2017). [Regulations on the Classification of Transportation Incidents in Rail Transport]: Nakaz Ministerstva infrastruktury Ukrainy № 235. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0904-17#Text> (data zvernennia: 07.07.2026) [in Ukrainian].

16. Pro zatverdzhennia Polozhennia pro systemu upravlinnia bezpekoiu rukhu na zaliznychnomu transporti (2020). [On the Approval of the Regulations on the Railway Traffic Safety Management System]: Nakaz Ministerstva infrastruktury Ukrainy. № 842. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0351-21#Text> (data zvernennia: 07.07.2026) [in Ukrainian].

17. Pro vnesennia zmin do Polozhennia pro Derzhavnu sluzhbu Ukrainy z bezpeky na transporti (2022) [On Amendments to the Regulations on the State Service of Ukraine for Transport Safety]: Postanova KМУ. № 510. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/510-2022-%D0%BF#Text> (data zvernennia: 07.07.2026) [in Ukrainian].

18. Analiz stanu bezpeky rukhu ta avariynosti na nazemnomu transporti v Ukrayini za 2025 rik: ZSBT, (2025). URL: https://dsbt.gov.ua/images/public_information/analiz_stanu_avariynosti_na_nazemnomu_transporti_2025/analiz_stanu_avariynosti_na_nazemnomu_transporti_za_2025_rik.pdf

19. Volokhova, I.V., & Lukianova, O.M. (2023). Lohistychni pidkhody v orhanizatsii pasazhyrskykh perevezen na zaliznychnomu transporti [Logistical Approaches to the Organization of Passenger Transportation by Rail]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, 81–82, 82–88. DOI: <https://doi.org/10.18664/btie.81-82.287178> [in Ukrainian].

20. Ovchynnikova, V.O., & Obruch, H.V. (2023). Stratehichni initsiatyvy rozvytku zaliznychnoho transportu Ukrainy [Strategic Initiatives for the Development of Rail Transport in Ukraine]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, 81–82, 104–115. DOI: <https://doi.org/10.18664/btie.81-82.287188> [in Ukrainian].

Kadala Vitalii,

Candidate of Legal Sciences, Associate Professor

(Donetsk State University of Internal Affairs, Kropyvnytskyi)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6868-9487>

Guzenko Olena,

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor

Educational and Scientific Institute of Law and Social Management

(Donetsk State University of Internal Affairs, Kropyvnytskyi)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4002-2629>

LEGAL AND ORGANIZATIONAL PRINCIPLES OF ENSURING SAFETY IN RAILWAY TRANSPORT UNDER MARTIAL LAW

This article examines the legal and organizational foundations for ensuring safety in rail transport during armed conflict. It outlines the nature of the challenges that negatively impact the assurance and management of rail traffic safety, namely ongoing hostilities that destroy railway infrastructure, a shortage of qualified personnel, disruptions to logistical links, significant wear and tear on rolling stock and fixed assets, low investment attractiveness, and a lack of internal financial resources to implement innovative ideas. The study analyzes legislative and regulatory acts that facilitate the implementation of legal norms and standards ensuring traffic safety and reveal the characteristics of organizational and management cycles at railway transport enterprises. The paper describes specific legal norms and standards of the Law of Ukraine “On Safety and Interoperability in Ukrainian Rail Transport” and the Order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine “Regulations on the Rail Traffic Safety Management System.” Attention is drawn to the specifics of how the organizational mechanism for safety management in rail transport functions in today’s reality.

The author presents his vision of the essential nature of the organizational mechanism for managing safety in rail transport as a conceptual category, defined as a set of methods and techniques employed by the administrative apparatus and civil servants of Ukrtransbezpeka to coordinate, manage, and safeguard the uninterrupted operation of the railway transportation system, based on legal norms and standards, rules, and procedures that promote the safety of passenger and freight transportation, prevent accidents, and minimize any operational risks, taking into account the close interconnection of the principles and functions of the traffic safety system, under emergency operating conditions at railway transport enterprises. The advantages are identified and the feasibility of modernizing the essential characteristics of the organizational mechanism for managing railway safety in the context of the military conflict in Ukraine is substantiated. Directions for strengthening safety at railway transport enterprises are proposed, based on the active implementation of EU legal norms and standards, digitalization tools, and the latest technologies capable of improving the quality and effectiveness of organizational and management cycles.

Key words: transportation sector, rail transport, rail safety, legislation, digitalization, armed conflict, interoperability of the rail transport system, traffic safety management, threats, organizational safety mechanism, freight.



Дата першого надходження статті до видання: 17.07.2026
Дата прийняття статті до друку після рецензування: 14.09.2026
Дата публікації (оприлюднення) статті: 15.10.2026