

ПРОЕКТ RAIL BALTICA ЯК СКЛАДОВА РЕАЛІЗАЦІЇ ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНОЇ СТРАТЕГІЇ УКРАЇНИ

DOI: <https://doi.org/10.32620/cher.2023.4.10>

Постановка проблеми. Стаття присвячена вирішенню актуальних проблем посилення економічного потенціалу національної економіки та вдосконалення логістичних шляхів поставок для українського експорту. Визначено, що повноцінна інтеграція України до ЄС має мати комплексний характер і передбачає адаптацію до європейської системи шляхів сполучень. Встановлено, що одним з важливих етапів інтеграції до транс'європейської системи залізничних перевезень має стати приєднання України до трансбалтійського проекту Rail Baltica. Мета дослідження: дослідити концепцію інтеграції системи міжнародних залізничних транспортних та пасажирських перевезень України та ЄС на прикладі реалізації трансбалтійського проекту Rail Baltica. Визначити сучасний стан, потенціал, етапи реалізації проекту і перспективи приєднання України до цього проекту. *Об'єкт дослідження* – процес інтеграції України у систему транс'європейської мережі транспортних шляхів. *Методи, використані в дослідженні.* Метод наукового пізнання, методи аналізу, синтезу, метод узагальнення, порівняння, методи індукції та дедукції. *Гіпотеза дослідження* полягає у припущенні про необхідність розробці організаційного механізму («дорожньої карти») інтеграції України до транс'європейської системи транспортних перевезень. *Виклад основного матеріалу.* У статті досліджено сучасний стан логістичних шляхів, що забезпечують транспортування українського експорту у Європу та транзитні можливості європейських портів для трансконтинентальних перевезень українських товарів. Встановлено, що залишаються складнощі для експорту товарів через морські порти України. Визначено транзитний потенціал бортів країн Балтії для українського експорту. Зосереджено увагу та тому, що автомобільний транспорт не може бути єдиною альтернативою транспортних сполучень між Україною та ЄС. Головною проблемою доставки українського експорту до портів балтійського моря, а за великим рахунком до всього європейського ринку залізничним транспортом, є різна ширина залізничної колії. У роботі описано сучасний проект Rail Baltica, який спрямовано на інтеграцію країн Балтії до транс'європейської системи залізничних перевезень. Визначено значення, особливості реалізації і перспективи приєднання України до цього проекту. *Оригінальність та практична значимість дослідження* полягає в обґрунтуванні необхідності приєднання України до проекту Rail Baltica з точки зору національної економічної та військово-політичної безпеки, а також безпеки всього регіону. *Висновки та перспективи подальших досліджень.* Проведене дослідження дозволило визначити, що розвиток процесу інтеграції України до у ЄС передбачає розробку стратегії інтеграції України до європейської системи пасажирських і вантажних перевезень. Приєднання до проекту Rail Baltica дозволить підвищити експертний потенціал України. Проект Rail

¹ Головаш Богдан Едуардович, канд. екон. наук, доцент, доцент кафедри економічної теорії, обліку та оподаткування, Київський національний університет будівництва і архітектури, м. Київ, Україна.

Holovash Bohdan, Ph.D. of Economic, associate professor, associate professor of the Economic Theory, Accounting and Taxation Department, Kyiv National University of Construction and Architecture, Kyiv, Ukraine.

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-8049-057X>

e-mail: golovash7@ukr.net

² Головаш Лілія Вікторівна, асистент кафедри економічної теорії, обліку та оподаткування, Київський національний університет будівництва і архітектури, м. Київ, Україна.

Holovash Liliia, associate professor of the Economic Theory, Accounting and Taxation Department, Kyiv National University of Construction and Architecture, Kyiv, Ukraine.

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-8399-613>

e-mail: kapitall335@ukr.net

³ Чернявська Юлія Борисівна, канд. екон. наук, доцент, доцент кафедри економічної теорії, обліку та оподаткування, Київський національний університет будівництва і архітектури, м. Київ, Україна.

Chernavskaya Yulia, Ph.D. of Economic, associate professor, associate professor of the Economic Theory, Accounting and Taxation Department, Kyiv National University of Construction and Architecture, Kyiv, Ukraine.

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-1576-281X>

e-mail: kapitall335@ukr.net



Baltica за участю України має можливість вдосконалити логістичні шляхи сполучань на всьому європейському континенті.

Ключові слова:

експорт, зовнішня торгівля, логістика, проект Rail Baltica, залізничні перевезення, Європейський Союз, європейські транспортні мережі, країни Балтії, міжнародний аудит, національна безпека.

THE RAIL BALTICA PROJECT AS A COMPONENT OF THE IMPLEMENTATION OF THE EUROPEAN INTEGRATION STRATEGY OF UKRAINE

Formulation of the problem. The article is devoted to the solution of the urgent problems of strengthening the economic potential of the national economy and improving the logistical ways of supplying Ukrainian exports. Full integration of Ukraine into the EU should be comprehensive and include adaptation to the European system of communication routes it was determined. It has been established that one of the important stages of integration into the trans-European rail transport system should be the accession of Ukraine to the Trans-Baltic Rail Baltica project. *The purpose of the study* is to investigate the concept of integration of the system of international rail transportation and passenger transportation of Ukraine and the EU on the example of the implementation of the Trans-Baltic Rail Baltica project. The current state, potential, stages of project implementation and prospects for Ukraine joining this project it was determined. *The object of the study* is the process of Ukraine's integration into the system of the trans-European network of transport routes. *The methods used in the research.* Method of scientific knowledge, methods of analysis, synthesis, method of generalization, comparison, methods of induction and deduction. The hypothesis of the study consists in the assumption of the need to develop an organizational mechanism ("road map") for Ukraine's integration into the trans-European transport system. *Presenting main material.* The article examines the current state of logistics routes that ensure the transportation of Ukrainian exports to Europe and the transit capabilities of European ports for the transcontinental transportation of Ukrainian goods. Some difficulties still exist in exporting goods through the seaports of Ukraine. The transit potential of the borders of the Baltic countries for Ukrainian exports has been determined. Attention is also focused on the fact that road transport cannot be the only alternative for transport connections between Ukraine and the EU. The main problem of delivering Ukrainian exports to the ports of the Baltic Sea, and mostly to the entire European market by rail is the different width of the railway tracks. The work describes the modern Rail Baltica project, which is aimed at integrating the Baltic countries into the trans-European rail transportation system. The importance, specifics of implementation and prospects of joining Ukraine in this project have been determined. *The originality and practical significance* of the study is justification of the need for Ukraine to join the Rail Baltica project from the point of view of national economic and military-political security, as well as the security of the entire region. *Conclusions and prospects for further research.* The conducted research made it possible to determine that the development of the process of Ukraine's integration into the EU involves the development of a strategy for the integration of Ukraine into the European system of passenger and cargo transportation. Joining the Rail Baltica project will increase Ukraine's export potential. The Rail Baltica project with the participation of Ukraine has the opportunity to improve the logistics routes of connections on the entire European continent.

Key words:

export, foreign trade, logistics, Rail Baltica project, rail transport, European Union, European transport networks, Baltic states, martial law, seaports, international audit, national security.

Постановка проблеми. Проблеми економічного розвитку України ще більше загострилися за останні роки. Триваюча війна, виснаження ресурсів національної економіки, руйнування економічного потенціалу у районах ведення військових дій призвели до глибокого економічного спаду в країні. Відкриття вільного доступу до європейських ринків мали дещо покращити існуюче економічне становище, але проблеми військового, технічного, логістичного і політичного характеру не дозволяють реалізувати повністю весь потенціал відкритої економіки і лібералізації

зовнішньоекономічних зв'язків між Україною та ЄС.

Українська економіка завжди була залежна від зовнішньоекономічної діяльності, навіть в умовах мирного часу 30% ВВП формувалось за рахунок ЗЕД. В умовах військового часу і падіння внутрішнього попиту, збільшення експорту і налагодження експортних поставок є найголовнішим джерелом фінансування економіки України і однією з найголовніших стратегій відновлення вітчизняної економіки.





Перспективи повноправного членства України в ЄС вимагає від нашої держави вже зараз сформувані дорожню мапу із системних заходів для повноцінної інтеграції до системи трансєвропейських транспортних мереж. Однією з головних задач, що має бути вирішено у першу чергу, це організація системного сполучення залізничним транспортом.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження показали, що одними з основних проблем які зараз постають у військовий час, у контексті організації дієвої зовнішньоекономічної стратегії України є: необхідність формування ефективної системи регулювання і стимулювання зовнішньоекономічної діяльності України [1; 2; 3]; вдосконалення нормативно-правових актів, які регулюють діяльність суб'єктів ЗЕД в умовах військового стану [4]; активна переорієнтація і пошук нових ринків збуту; проблеми організації логістичних ланцюгів та здороження логістики [5; 6].

Мета статті: дослідити концепцію інтеграції системи міжнародних залізничних транспортних та пасажирських перевезень України та ЄС на прикладі реалізації трансбалтійського проекту Rail Baltica. Визначити сучасний стан, потенціал, етапи реалізації проекту і перспективи приєднання України до нього.

Виклад основного матеріалу дослідження. Для українських підприємств в сучасних умовах експортна діяльність є одним з головних чинників подолання проблеми падіння платоспроможного внутрішнього попиту. Нещодавнє опитування українських виробників показало, що 40% компаній розглядає для себе розвиток експорту як важливий напрям.

При цьому завдяки санкціям проти Росії та Білорусі, українські виробники можуть отримати нові можливості для експорту власних товарів.

У мирний час 75% зовнішньої торгівлі України проходило через порти. В умовах блокади портів українські компанії починають освоювати нові логістичні маршрути. Частина компаній має можливість перевозити продукцію автотранспортом, але масові вантажі українського експорту не можуть ними перевозитись.

Проте головне – це ціна питання для країни. Україна щодня втрачає 170 млн. дол. США через блокаду морських портів. За да-

ними Мінагрополітики експорт української продукції АПК, через країни ЄС, у тому числі з урахуванням поставок через дунайські річкові порти, за будь-яких обставин не може перевищити 1,5 млн. т. на місяць, тоді як до блокади українських морських портів Україна могла щомісяця перевалювати понад 5 млн. т. продукції АПК на місяць [7].

Ключовою логістичною артерією України залишилася залізниця, але вона не зможе одразу вивезти все те, що проходило через порти. Головна проблема для вивезення експорту залізницею полягає в різній ширині колій. Нагадаємо, що в Європі ширина залізничної колії становить 1435 мм, тоді як в Україні – 1520 мм. Загальна добова спроможність «Укрзалізниці» та компаній суміжних країн із переставлення рухомого складу з візків однієї колії на іншу становить 175 вагонів. По суті, це лише три повноцінні состави з вантажами.

Хоча «Укрзалізниця» і планує збільшити пропускну спроможність західних прикордонних переходів, але значного збільшення кількості вантажів, що перевозяться залізницею, швидко не відбудеться, на це потрібен час і великі інвестиції.

Також необхідно будувати додаткові термінали з перевантаження вантажів з обох сторін кордону яких зараз не вистачає, і зробити ставку на контейнерну доставку експорту та імпорту, що значно полегшує обробку вантажів.

Зрозуміло, Україна перш за все покладається на поставки через морські порти Польщі. Україна може розраховувати на потужності портів Гданськ Гдиня та інші (понад 20 млн. т.) але їх потужність не достатня і транспортування передбачає переставлення рухомого складу на іншу ширину колії.

Варіантом вирішення питання могла б стати перевалка української експортної продукції через порти країн Балтії. Однак тут знов виникають ще більше труднощів пов'язаних з необхідністю транспортуванням по коліям різної ширини. Поставки до портів країн Балтії зараз можуть здійснитися тільки через територію Польщі, а це означає подвійне перевантаження, або переставлення на інші візки, бо у країнах Балтії колія відповідає українському стандарту, а у Польщі - європейська колія [8].

Знов таки головною проблемою доставки українського експорту до портів балтійського моря, а за великим рахунком до всього

європейського ринку є різна ширина залізничної колії. Блокування автомобільних пунктів пропуску, яке відбулося у 2023 р. показало, що залізниця є необхідною альтернативою для поставок наземним транспортом. Дана проблема має бути вирішена і в контексті майбутнього членства України у ЄС, і в контексті розбудови стратегії забезпечення військової безпеки України.

Одним з варіантів покращення логістики є приєднання України до трансбалтійського проекту Rail Baltica.

Rail Baltica – це новий проект інфраструктури залізничного транспорту, який реалізується з метою інтеграції країн Балтії в європейську залізничну мережу. Його метою є забезпечення пасажирських і вантажних перевезень між країнами-учасниками та покращення залізничного сполучення між Центральною та Північною Європою.

Глобальний проект Rail Baltica охоплює п'ять країн Європейського Союзу – Польщу, Литву, Латвію, Естонію та Фінляндію. Передбачається також будівництво підводного залізничного тунелю між Таллінном і Гельсінкі. Rail Baltica - це залізничний транспорт європейського стандарту та елемент Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T).

Транс'європейська транспортна мережа (TEN-T) - це мережа доріг, залізниць, внутрішніх водних шляхів, аеропортів і морських портів, розроблена для покращення транспортної інфраструктури та зв'язку в Європейському Союзі. Мережа була створена в 1996 році і з того часу оновлювалася та розширювалася, з поточною політикою та відповідною картою з рядками, починаючи з 2013 року. Поточні проекти TEN-T варіюються від Rail Baltica, що з'єднує Гельсінкі та Варшаву, до базового тунелю Бреннер, що з'єднує Австрію та Італію, або високошвидкісної залізничної лінії Лісабон–Мадрид. Нова залізнична лінія Rail Baltica матиме ширину колії 1435 мм, що повністю відповідає технічним європейським вимогам.

Максимальна швидкість передбачатиме 249 км/год для пасажирських перевезень і 120 км/год для вантажних. Rail Baltica створюватиме транскордонні сполучення, яких зараз немає, і сприятиме інтеграції різних видів транспорту та з'єднанню транспортних мереж [9].

Переваги і перспективи проекту. Після блокування морських портів значна частина

українського експорту переорієнтувалася на залізницю. Обсяги залізничних перевезень через західні прикордонні переходи у 2022 р. суттєво зросли: експорт – на 12,4% р./р., – до 34 млн. т; імпорт – на 71% р./р., до 5,8 млн. тон.

Водночас швидко стало зрозуміло, що ні українська, ні європейська залізнична інфраструктура не були готові до прийняття та обробки наявного обсягу вантажів з України. При цьому Гданськ наростив загальну перевалку на 28,2% р/р, до 68,2 млн. т., Рига – зростання перевалки на 9,4% р./р., до 23,5 млн. т., Лієпая – зростання перевалки на 7,8% р./р., до 7,6 млн. тон.

Відправлення вантажів до портів країн Балтики в довоєнний час було недоцільно через дорогу логістику. Різна колія між Польщею та Україною створює складності доставки вантажів до портів або із них. Також існує проблема, що не всі українські вагони можуть їхати територією ЄС через габарити цих вагонів (є перелік габаритів вагонів, які допускаються для руху країнами ЄС) [8].

Покращення логістики доставки вантажів до країн Балтії має позитивно вплинути на географічну і товарну структуру зовнішньої торгівлі України. Так, наприклад перш за все Латвійський ринок, та ринки інших країн регіону були суттєво орієнтований на імпорт товарів з Росії та Білорусі, особливо у секторах: мебельна промисловість, деревообробка, легка промисловість, побутова хімія. Для українських товарів це є можливістю закрити ніші, які залишилися після закриття ринків ЄС для цих країн.

Останнім часом інтенсифікувалася діяльність «Українського торгового дому у Латвії». Наразі він планує активізувати експорт української продукції в країни Європейського Союзу, використовуючи Ригу в якості «майданчика» та логістичного хабу для експорту українських товарів в країни скандинавського регіону. Паралельно буде відбуватися активізація імпорту товарів з Латвії та з інших країн регіону в Україну, що завантажить вагони і здешевить логістику.

У 2023 р. проект Rail Baltica нажаль має певні складності з реалізацією. Аудиторська перевірка показала значне перевищення видатків над бюджетом проекту (перш за все через латвійську ділянку проекту), що вимагає залучення додаткового фінансування зі структурних фондів ЄС. За нашою оцінкою виконання проекту, таке перевищення витрат





відбулося за рахунок некоректного розрахунку кошторису витрат, та за рахунок недотримання плану реалізації проекту за структурою витрат [9]. Існує також затримка планових робіт проекту через складності з відведенням землі під нього. За різними розрахунками потреба у додатковому фінансуванні вимагає ще залучення від одного, до чотирьох мільярдів євро і виникла навіть загроза перенесення запуску проекту. Україна у разі приєднання до проекту має обов'язково прорахувати і врахувати можливі ризики підвищення вартості проекту при будівництві ділянки і відповідної інфраструктури на своїй території.

У аудиторів існує також сумніви щодо обсягів завантаження ліній вантажними і пасажирськими потоками, але, потрібно зауважити, що аудитори не враховували у вантажних та пасажирських потоках можливу «українську» складову [10].

У 2023 р. спостерігається зростання інтересу як України, до приєднання до проекту, так і країн Балтії, до залучення України у проект. Українська залізниця домовилася про співпрацю з Литовськими залізницями (LTG) для приєднання до програми Free Rail, ініційованої LTG. Програма, розрахована на період до 2030 року і орієнтована на зміцнення ділових зав'язків між країнами Балтії та Україною. Ця програма спрямована на розробку операційної моделі для країни які використовують широку колію, і спрямована на інтеграцію у європейську систему всіх стандартизованих елементів залізничної мережі, починаючи від технічної сумісності, юридичних питань і закінчуючи IT-рішеннями. Про зацікавленість України у розширенні доступу до балтійських портів, зокрема через проект Rail Baltica наголосили також у європейській бізнес асоціації та у Уряді України [11;12].

Зрозуміло, що така участь вимагатиме будівництва з України певної ділянки колії за євростандартами. На нашу думку на першому етапі у Львівській області необхідно збудувати відповідний логістичний вузол, якій має містити у собі всю необхідну інфраструктуру для перевантаження вантажів на євроколії. З цього вузла гілка з двох колій має бути протягнута до території Польщі. (Варіант будівництво такого вузла у польській Славкуві, де з радянських часів залишилась широка одноколійна дорога, не доцільно розглядати, ні з логістичної, ні зі стратегічної точки зору).

Приєднання до проекту Rail Baltica вимагатиме від України значних капіталовкладень, які передбачають багатовекторне залучення інвестицій: державних і приватних, від України і закордонних партнерів. Суттєва роль у фінансуванні буде належити структурним фондам ЄС. Незважаючи на вартість проекту його реалізація має стратегічне значення, як для економіки України і країн Балтії, так і для укріплення військово-політичної безпеки України а також країн балтійського регіону.

Висновки та перспективи подальших досліджень.

1. Наявні шляхи сполучення між Україною і ЄС не здатні задовольнити навіть наявні потреби і потенціал України у системі розвитку зовнішньоекономічних зав'язків.

2. Національна економічна і політична безпека України потребує врахування різних сценаріїв організації транспортно-логістичних шляхів.

3. Стратегія інтеграції України до ЄС вимагає побудови відповідної стратегії інтеграції до європейської транспортної мережі, тому питання приєднання до Rail Baltica це мабуть тільки питання часу.

4. Війна Росії проти України підкреслює, наскільки важливо, щоб війська та військова техніка могли швидко пересуватися через ЄС для забезпечення захисту території Європейського Союзу та НАТО. Rail Baltica будуватиметься відповідно до специфікацій, які дозволяють використовувати його як у цивільних, так і у військових цілях.

5. Україна є частиною європейської системи логістичних шляхів TEN-T. Наші логістичні коридори нанесені на індикативні карти ЄС. Це відкриває можливість для України, разом з Балтійськими Країнами та Польщею працювати над новими логістичними шляхами та напрямками. Нова логістика з півночі на південь, з півдня на північ є перспективою для багатосторонньої кооперації та зміни логістики на усьому європейському континенті.

Література:

1. Мельник О. Г., Передало Х. С., Горошко Ю. В. Оцінювання результативності управління зовнішньоекономічною діяльністю на основі цільових показників. *Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку*. 2021. № 2(6). С. 72–81.

2. Скрипник, С., Процевят, О., Воронова, О. Особливості регулювання зовнішньоекономічної діяльності в умовах воєнного стану. *Економіка та суспільство*. 2022. №38. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-38-47>.

3. Головаш Б. Е. Напрямки формування експортної стратегії України. *Економіка і суспільство*. №13. 2017. С. 49-54.

4. Олійник, О. В., Ксендзук, В. В. Державне управління зовнішньоторговельною діяльністю країни в умовах воєнного стану. *Економіка, управління та адміністрування*. 2022. № 4(102). С. 50–60.

5. Скрипковський Р., Процевят О., Павленчик Н., Цюх С. Сучасні тенденції розвитку зовнішньоекономічної діяльності України в умовах війни. *Траєкторія науки*. 2022. № 8(6). С. 1001–1008.

6. Нечипорук А., Котова М. Експорт України в умовах воєнного стану. *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право*. 2023. № 5.

7. Григоренко Ю. Як змінилася експортна логістика компаній ГМК у 2022 році. URL: <https://gmk.center/ua/posts/iak-zminylasia-eksportna-lohistryka-kompanij-hmk-u-2022-rotsi/> (дата звернення: 25.11.2023 р.)

8. Казанін Д. Альтернативні шляхи: Які можливості показала війна. URL: <https://ua.sudohodstvo.org/alternatyvni-shlyahy-yaki-mozhlyvosti-pokazala-vijna/> (дата звернення: 25.11.2023 р.)

9. Ще 1,1 млрд євро буде виділено на реалізацію проекту Rail Baltica. URL: <http://surl.li/orqqa> (дата звернення: 25.11.2023 р.)

10. ЕТО: Євроколія до Балтики не виправдає очікувань з обсягів перевезень. URL: <http://surl.li/orqpв> (дата звернення: 25.11.2023 р.)

11. Бізнес пропонує побудувати новий експортний коридор через Польщу до країн Балтії. URL: <http://surl.li/orqna> (дата звернення: 25.11.2023 р.)

12. Україна зацікавлена в розширенні доступу до балтійських портів – Шмигаль. URL: <http://surl.li/orqpf> (дата звернення: 25.11.2023 р.)

References

1. Melnyk O. G., Peredalo H. S., Horoshko Yu. V. (2021). Evaluation of the effectiveness of

management of foreign economic activity based on target indicators. *Management and entrepreneurship in Ukraine: stages of formation and problems of development*, 2(6), 72-81.

2. Skrypnyk, S., Protsevyat, O., Voronova, O. (2022). Peculiarities of regulation of foreign economic activity under martial law. *Economy and society*, 38.

3. Holovash, B. E. (2017). Directions of formation of the export strategy of Ukraine. *Economy and society*, 13, 49-54.

4. Oliynyk, O. V., Ksendzuk, V. V. (2022). State management of the country's foreign trade activities under martial law. *Economy, management and administration*, 4(102), 50-60.

5. Skrynkovsky, R., Protsevyat, O., Pavlenchuk, N., Tsyukh, S. (2022). Modern trends in the development of Ukraine's foreign economic activity in the conditions of war. *The trajectory of science*, 8(6), 1001-1008.

6. Nechiporuk, A., Kotova, M. (2023). Ukraine's exports under martial law. *Foreign trade: economy, finance, law*, 5.

7. Grigorenko, Yu. (2022). How the export logistics of MMC companies changed in 2022. Retrieved from: <https://gmk.center/ua/posts/iak-zminylasia-eksportna-lohistryka-kompanij-hmk-u-2022-rotsi/> (application date: November 25, 2023)

8. Kazanin, D. Alternative ways: What possibilities the war showed. Retrieved from: <https://ua.sudohodstvo.org/alternatyvni-shlyahy-yaki-mozhlyvosti-pokazala-vijna/> (application date: November 25, 2023)

9. Another 1.1 billion euros will be allocated for the implementation of the Rail Baltica project. Retrieved from: <http://surl.li/orqqa> (application date: November 25, 2023)

10. ETO: Eurorail to the Baltics will not meet expectations from the volume of transportation. Retrieved from: <http://surl.li/orqpв> (application date: November 25, 2023)

11. Business proposes to build a new export corridor through Poland to the Baltic countries. Retrieved from: <http://surl.li/orqna> (application date: November 25, 2023)

12. Ukraine is interested in expanding access to Baltic ports - Shmyhal. Retrieved from: <http://surl.li/orqpf> (application date: November 25, 2023)

Стаття надійшла

до редакції : 30.11.2023 р.

Стаття прийнята

до друку: 28.12.2023 р.

Бібліографічний опис для цитування :

Головаш Б. Е., Головаш Л. В. Чернявська Ю. Б. Проект Rail Baltica як складова реалізації євроінтеграційної стратегії України. *Часопис економічних реформ*. 2023. № 4 (52). С. 66–71.

