

**Піріашвілі Олександр Борисович**

*кандидат економічних наук, Ph.D. in Economics,*

*старший науковий співробітник відділу*

*розвитку виробничої інфраструктури*

*Державної установи «Інститут економіки та прогнозування*

*Національної академії наук України»*

## **ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ДО ДОСЛІДЖЕННЯ ПРОЦЕСІВ КОНВЕРГЕНЦІЇ ПРОДУКТИВНОСТІ ЗАЛІЗНИЦЬ МІЖ УКРАЇНОЮ ТА ЄС<sup>1</sup>**

Акціонерне товариство «Українська залізниця» перебуває у стані *природної монополії* (в частині надання в користування інфраструктури залізничного транспорту), а також є суб'єктом здійснення нагляду (контроль, перевірка) за додержанням вимог нормативно-правових актів із забезпечення безпеки руху на залізничному транспорт, їх класифікації, обліку та аналізу.

Так, *конвергенція економіки* (ефект зближення) – це гіпотеза, що бідні країни (з низькими доходами на душу населення) матимуть вищі темпи економічного зростання, ніж багаті країни. В результаті дохід на душу населення всіх економік має зрештою зблизитися. Країни, що розвиваються, мають потенціал до зростання вищими темпами, ніж розвинені країни, оскільки спад прибутковості факторів виробництва (зокрема, капіталу, робочої сили) менше, ніж у багатих країнах. Крім того, бідніші країни можуть власне копіювати методи виробництва, технології, технологічні інновації, організаційні інновації, а також інститути та інституції, які характерні для економічно розвинутих країн світу.

Відповідно до цього, на нашу думку, доцільно розраховувати при оцінці процесів конвергенції між Україною та ЄС наступні кількісні показники продуктивності залізничного транспорту, які наведено в

---

<sup>1</sup> Публікацію підготовлено в рамках виконання НДР відомчої (прикладної) теми: «Конвергенція в секторах виробничої інфраструктури України з ЄС» (Державний реєстраційний № 0121U112428)

табл. 1. Слід підкреслити, що практично у кожній країні зазначені показники продуктивності за різними позиціями доволі різняться, і це має свої причини та пояснення.

Таблиця 1

### Кількісні показники продуктивності залізничного транспорту

№	Показник	Одиниця виміру
1.	Продуктивність праці (високошвидкісний – звичайний залізничний транспорт)	1) Кількість робітників / протяжність задіяної мережі, км.
2.	Продуктивність праці (високошвидкісний – звичайний залізничний транспорт)	2) т*км нетто / кількість робітників + пас.*км / кількість робітників
3.	Продуктивність вантажних перевезень у розрахунку на 1 км мережі	1) т*км брутто (нетто) / протяжність мережі, км
4.	Продуктивність вантажних перевезень у розрахунку на 1 робітника	2) т*км брутто (нетто) / робітник
5.	Продуктивність пасажирських перевезень: у розрахунку на 1 км мережі	1) пас.*км / протяжність мережі
6.	Продуктивність пасажирських перевезень: у розрахунку на 1 робітника	2) пас.*км / робітник
7.	Ефективність транспортного сполучення	т*км нетто + пас.*км / протяжність мережі
8.	Продуктивність локомотивів	т*км брутто на 1 локомотив
9.	Продуктивність вагонів	т*км нетто на 1 вагон
10.	Продуктивність залізничних ліній	пас. поїздо*км + вантаж. поїздо*км / протяжність мережі

*Джерело: складено за [1]*

Так, з метою формування ефективного механізму оцінки відповідності залізничних систем для імплементації Директиви 2008/57/ ЄС про оперативну сумісність залізничних систем у межах Співтовариства, 3 жовтня 2018 р. прийнято Постанову КМУ «Про затвердження модулів оцінки відповідності у сфері залізничного транспорту» № 797. Також, на постійній основі здійснюється співробітництво з Європейським залізничним агентством (ERA) з питань інтероперабельності залізничних колій [2, с. 38].

Також необхідно розрахувати обсяги капітальних інвестицій та коефіцієнти варіації для розрахунку  $\sigma$ -конвергенції за цим показником на залізничному транспорті України та держав-членів ЄС (в перерахунку у гривні) та середнє значення, середнє відхилення, коефіцієнт варіації на основі статистичних даних головних статистичних управлінь відповідних регіонів Європи.

Отже, на нашу думку, досліджуючи конвергентні процеси на залізничному транспорті України та держав-членів ЄС за основними показниками продуктивності залізниць та обсягами капітальних інвестицій на залізничному транспорті, особливу увагу необхідно приділити фінансово-інвестиційним аспектам зближення зазначеного сектору виробничої інфраструктури України та держав-членів ЄС, які формують соціально-економічний простір залізничного транспорту. Тому дедалі більшої вагомості на сучасному етапі європейської інтеграції набуває виявлення особливостей впливу на конвергенцію залізниць України та держав-членів ЄС як інститутів громадянського суспільства, так і господарюючих суб'єктів, передусім у зв'язку з функціонуванням механізмів їх фінансово-інвестиційної діяльності, фінансово-кредитного забезпечення та залучення міжнародної фінансової допомоги, зокрема, можливості міжнародних фінансових організацій (МФО).

Отже, транспортна складова євроінтеграції у сфері залізничного транспорту України полягає, на думку експертів, у прискоренні європейської інтеграції вітчизняної залізничної системи до європейської системи, зокрема, доцільно [2, с. 54–55]:

– сприяти подальшій адаптації законодавства України у сфері залізничного транспорту до нормативних актів ЄС шляхом прийняття Закону «Про залізничний транспорт України», що дозволить лібералізувати ринок залізничних перевезень на основі рівноправного доступу перевізників різних форм власності до залізничної інфраструктури та справедливої конкуренції між ними;

– активізувати співпрацю з ЄС у напрямі усунення «вузьких» місць в інфраструктурі перевезень залізничним транспортом, зокрема вирішити питання експлуатаційної несумісності європейських та українських колій (1435 мм та 1520 мм, відповідно);

– посилити роботу в напрямі усунення інфраструктурних проблем у межах *TEN-T* – активізувати роботу транспортної інфраструктури, яка об’єднуватиме різні види транспорту (залізничний, автомобільний, річковий, морський та авіаційний) з вантажними терміналами;

– сприяти запровадженню інтелектуальних транспортних систем на залізничному транспорті;

– активізувати роботу в напрямі проведення консультацій з Виконавчим агентством з інновацій та мережі (*INEA*) щодо можливостей отримання фінансової та технічної допомоги, спрямованої на інтеграцію вітчизняного транспортного сектору до *TEN-T*;

– сприяти розширенню співробітництва України з окремими європейськими агентствами, зокрема з Європейською залізничною агенцією (*ERA*).

Тому, у зв’язку із цим в Україні планують розпочати поетапне будівництво європейської колії, щоб поєднати українську залізницю з європейською. Почати планують із модернізації коротких відрізків залізничних колій на заході України. Про такі плани уряд заявляв ще наприкінці 2020 року, коли Кабмін опублікував інвестиційний атлас України. Йдеться про перехід на ширину колії 1435 міліметрів, яка поширена в Європі. У багатьох країнах колишнього СРСР, у тому числі в Україні, ширина колії становить 1520 міліметрів [3, с. 1–2].

### **Література:**

1. Производительность на железнодорожном транспорте : материалы 66 сессии Рабочей группы по железнодорожному транспорту Комитета по внутреннему транспорту. Европейская экономическая комиссия. Женева, 8-9 ноября 2012.

2. Взаємодія Україна-ЄС: транспортна інфраструктура. Проект «Секторальна інтеграція України до ЄС: передумови, перспективи, виклики» : здійснено за сприяння Представництва Фонду Конрада Аденауера в Україні. Київ : Центр Разумкова, 2020. С. 35–42, 49–86.

3. Кушнир В. В Україні поетапно будуватимуть євроколію: з чого почнуть. Київ, 26 травня 2022. С. 1–2. URL: [https://kiev.vgorode.ua/ukr/news/transport\\_ynfrastruktura/a1207553-v-ukrajini-poetapno-buduvatimut-jevrokoliju-z-chohorochnut](https://kiev.vgorode.ua/ukr/news/transport_ynfrastruktura/a1207553-v-ukrajini-poetapno-buduvatimut-jevrokoliju-z-chohorochnut)