

## **ІНСТИТУЦІЙНІ ЧИННИКИ ПОГЛИБЛЕННЯ КОНВЕРГЕНЦІЇ ПРОДУКТИВНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ З ЄС<sup>1</sup>**

**Піріашвілі Олександр Борисович**

*кандидат економічних наук,*

*старший науковий співробітник відділу розвитку інфраструктури*

*ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України»*

В сучасних складних та невизначених соціально-економічних умовах розвитку національної економіки, а також в тяжких умовах повномасштабних військових дій на всій території нашої держави різні гострі питання європейської інтеграції України та розвитку міжнародного економічного співробітництва набувають особливої актуальності та гостроти, зокрема, серед них можна виокремити наступні:

- повоєнне відновлення та реконструкція секторів виробничої та соціальної інфраструктури економіки України за участю також міжнародних фінансових та економічних інституцій;

- вибір дієвих механізмів та інструментів фінансування капітальних інвестицій у розвиток окремих секторів, галузей та підприємств національної економіки;

- обґрунтування стратегічних пріоритетів розвитку окремих секторів, галузей та підприємств національної економіки;

- ефективна та своєчасна реалізація та виконання усіх положень та директив угоди про економічне співробітництво та зони вільної торгівлі із ЄС;

- формування та розвиток нового сучасного, а також модернізація існуючого інституціонального середовища стосовно розвитку національної економіки в цілому та окремих її секторів, галузей та підприємств.

Так, одним з таких дієвих та важливих механізмів розвитку міжнародних інтеграційних процесів в Україні на сучасному етапі розвитку може слугувати поглиблення процесів економічної конвергенції (зближення/наближення) між країнами європейського регіону (України з ЄС) з різним рівнем економічного розвитку після вступу до тих чи інших економіко-політичних об'єднань чи союзів, що передбачає, в свою чергу, дослідження наявності чи відсутності процесів

---

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

зближення між країнами, тобто відбувається конвергенція чи дивергенція за певними показниками соціально-економічного розвитку країн. Зазначене вище дослідження цих процесів передбачає проведення аналізу основних макроекономічних показників, показників розвитку окремих регіонів, а також окремих видів економічної діяльності (секторів національної економіки), у тому числі і сфери залізничного транспорту України та ЄС на основі міжнародних порівнянь.

Відповідно до цього реформування, реструктуризація та модернізація залізничного транспорту України, а також поступова гармонізація та узгодженість діючих стандартів, технічних регламентів та політики щодо ринку залізничних перевезень з існуючими в ЄС – це один із важливих пріоритетів транспортної політики України згідно зі ст. 368 Угоди про асоціацію. Зазначена Угода в секторі залізничного транспорту передбачає, зокрема, забезпечення сумісності системи залізничного транспорту України шляхом імплементації директив і технічних регламентів ЄС, усунення адміністративних і технічних перешкод, модернізацію залізничної транспортної інфраструктури та технічного обладнання на інноваційній основі, а також поступову інтеграцію до європейської залізничної транспортної мережі.

До того ж слід підкреслити, що раніше міністр інфраструктури України нагадав про подальші плани щодо розвитку вітчизняної залізниці – це, зокрема, розділити АТ «Укрзалізниця» на три складові частини, а саме: **1) оператора інфраструктури, 2) вантажного перевізника та 3) пасажирського перевізника**, а також провести ІРО (перший публічний продаж акцій акціонерного товариства). Так, зокрема, чиновник відзначав раніше: «...Буде створено конкурентний ринок залізничних перевезень та забезпечено рівноправний доступ до залізничної інфраструктури. Для цього нам потрібен новий закон про залізничний транспорт, розраховуємо на підтримку парламенту в цьому питанні...» [1]. Вищевказане, в свою чергу, передбачено директивою ЄС 91/440 щодо системної лібералізації ринку залізничних перевезень відповідно до Угоди про асоціацію із ЄС та зону вільної торгівлі (ЗВТ) із Євросоюзом, яку Україна підписала у 2014 році.

Внаслідок цього українська залізниця має пристосуватися також до умов «...нової транспортної філософії, яка називається *Trackage*, відповідно до якої приватний перевізник, маючий власний парк вагонів та тягу, може сформувати вантажний потяг та скористатись залізничною інфраструктурою, яка знаходиться під управлінням окремого оператора. Розповсюдження *Trackage* визначається директивою ЄС 2001/125, відповідно до якої формується єдина логістична система «в межах фрахту», і в рамках цієї системи для всіх учасників відкривається єдиний доступ до інфраструктури» [2, с. 12–13].

Таким чином, продуктивність залізничного транспорту національної економіки в сучасних умовах значно залежить від рівня розвитку та ефективної структури зазначеного вище сектору виробничої транспортної інфраструктури (залізнична транспортна інфраструктура), а також нормативно-правового забезпечення (інституціонального забезпечення, у тому числі інституційного забезпечення) функціонування та роботи залізничної транспортної інфраструктури країни в цілому. Разом із цим, формування та розвиток ефективної залізничної транспортної інфраструктури національної економіки залежить також від узгодженості та імплементації (впровадження / введення в дію в національне законодавство) міжнародних стандартів та норм щодо якості та кількості перевезень вантажів та пасажирів залізничним транспортом країни. Це передбачає, в свою чергу, не лише появу нових форм та структур (суб'єктів економічної діяльності, інституцій) щодо формування та організації ринку залізничних перевезень, але й процес зближення, тобто поглиблення процесів конвергенції у цій сфері діяльності та взаємоприспосування, як національних економік в цілому, так і окремих секторів національних економічних систем до яких і відноситься залізничний транспорт України.

Так, за даними вітчизняних ЗМІ на сучасному етапі розвитку Україна вже виконала 72% усіх зобов'язань, передбачених Угодою про асоціацію між Україною та Європейським Союзом. Проте, найменший прогрес спостерігається у сферах науки, технологій, інновацій та космосу – 60%, а також транспорту, транспортної інфраструктури, поштових та кур'єрських послуг – 53% [3].

Тому, слід зазначити, що і повоєнне відновлення національної економіки також має бути одночасно здійснюватися з урахуванням поглиблення процесів економічної конвергенції (зближення/наближення) України з ЄС-27 в сучасних умовах і на віддалену перспективу. Тому, на нашу думку, першочерговим завданням щодо успішного вирішення проблем із відновленням національної економіки в країні є прискорене або випереджаюче відновлення, реконструкція та модернізація на інноваційній основі усієї системи залізничної транспортної інфраструктури та її окремих складових одночасно із енергетичним сектором виробничої інфраструктури національної економіки. Так як обидва зазначені сектори виробничої інфраструктури національної економіки тісно взаємопов'язані як між собою, так і з усією економікою країни в цілому.

Отже, на нашу думку, з метою підвищення продуктивності української залізниці та збільшення швидкості вантажних та пасажирських залізничних перевезень в країні необхідно залучати інвестиційні ресурси з різних джерел фінансування (*серед них: власні кошти АТ «Укрзалізниця», бюджетні кошти, приватний капітал та*

кошти іноземних інвесторів, у тому числі міжнародних фінансових організацій) на реалізацію крупних інфраструктурних інвестиційних проектів в Україні, зокрема, на повоєнне відновлення та реконструкцію об'єктів залізничної транспортної інфраструктури країни, капітальний ремонт і модернізацію мережі залізничних колій, електрифікацію мережі залізничної колії, оновлення та модернізацію усіх складових рухомого складу залізниці України, будівництво нових та модернізацію існуючих обслуговуючих підприємств залізничної транспортної інфраструктури країни, а також оптимізацію джерел поставок енергоносіїв для залізничного транспорту України.

### **Список використаних джерел:**

1. Кабмін повернув «Укрзалізницю» до сфери управління Мінінфраструктури. Економіка. URL: <https://ua.interfax.com.ua/news/economic/619575.html> (дата звернення 03.10.2023).
2. Разделение «Укрзалізниці». Когда из Киева в Коростень будет дешевле долететь, чем доехать. Экономика. *Деловая столица*. ДЦ. № 39/957 от 30.09.2019. С. 12–13.
3. Надтока С. Україна виконала 72% зобов'язань Угоди про асоціацію з ЄС. 2023. URL: <https://ua.korrespondent.net/ukraine/4574771-ukraina-vykonala-72-zoboviazan-uhody-pro-asotsiatsiui-z-yes> (дата звернення: 24.03.2023).