

## **ХАРАКТЕРИСТИКА ЗАЙНЯТОСТІ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ ТА ОКРЕМИХ ДЕРЖАВ-ЧЛЕНІВ 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 умовах розвитку національної економіки, а також в тяжких умовах військової російської агресії проти України різноманітні питання та проблеми європейської інтеграції України, та розвитку міжнародного економічного співробітництва з державами-членами ЄС-27 набувають особливої актуальності та гостроти, зокрема, механізми та інструменти фінансування капітальних інвестицій у період повоєнного відновлення інфраструктури економіки, стратегічні пріоритети розвитку важливих секторів національної економіки та інші.

Так, для України, яка у вересні 2014 р. ратифікувала Угоду про асоціацію між Україною та ЄС (далі – Угода), а в лютому 2019 р. конституційно закріпила стратегічний курс на набуття повноправного членства в цьому об'єднанні, забезпечення соціально-економічної конвергенції з Європейським Союзом відіграє надзвичайно важливу роль у євроінтеграційному контексті [1, с. 692]. У зв'язку із цим поглиблення процесів конвергенції на залізничному транспорті України з ЄС виступає важливим стратегічним завданням на сучасному етапі соціально-економічного розвитку країни.

Відповідно до цього, як зазначав в своїй роботі В. Сиденко, основними заходами, наприклад в сфері залізничного транспорту, в даному контексті є проведення та ефективна реалізація реформи залізничного транспорту та його реструктуризація в Україні. Так, інструментами реалізації зазначеної політики на залізничному транспорті виступають розробка та імплементація відповідних програм та планів дій з урахуванням стандартів ЄС; підготовка пріоритетних проєктів модернізації інфраструктури міждержавного значення та робочого плану розвитку. Що, в свою чергу, призведе до значної масштабної модернізації залізничної транспортної системи України. Разом з цим можливими проблемами на цьому шляху можуть стати величезні витрати на модернізацію залізничної транспортної системи країни і доведення її стану до найвищих міжнародних стандартів [2, с. 323–324].

---

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

Слід підкреслити, що у класичному розумінні під *реформою* прийнято вважати *прогресивне перетворення, і як крок до кращого*. При цьому перетворення повинно бути спрямоване не на знищення основ існуючої системи, а на її постійне поліпшення у подальшому розвитку. Як повідомляв, свого часу, генеральний директор підприємства ПАТ «АрселорМіттал Кривий Ріг» на Україні і в Казахстані Парамжіт Калон, реформи, що проводяться на АТ «Укрзалізниці» призвели до повного хаосу в вантажоперевезеннях. Як заявляв гендиректор їх перевезення скоротилися на 25% і вони не знають як їм працювати далі [3, с. А8].

Тому, на нашу думку, треба приймати до уваги наступні чинники (фактори) економічної інтеграції та поглиблення процесів конвергенції щодо продуктивності залізничного транспорту України та ЄС-27, зокрема, інноваційний розвиток сектору залізничного транспорту та рівень його інтеграції до транспортної системи ЄС-27, розвиток ринку залізничних транспортних послуг (у тому числі вантажних та пасажирських перевезень), узгодженість національного законодавства в сфері залізничного транспорту із нормами та стандартами ЄС-27.

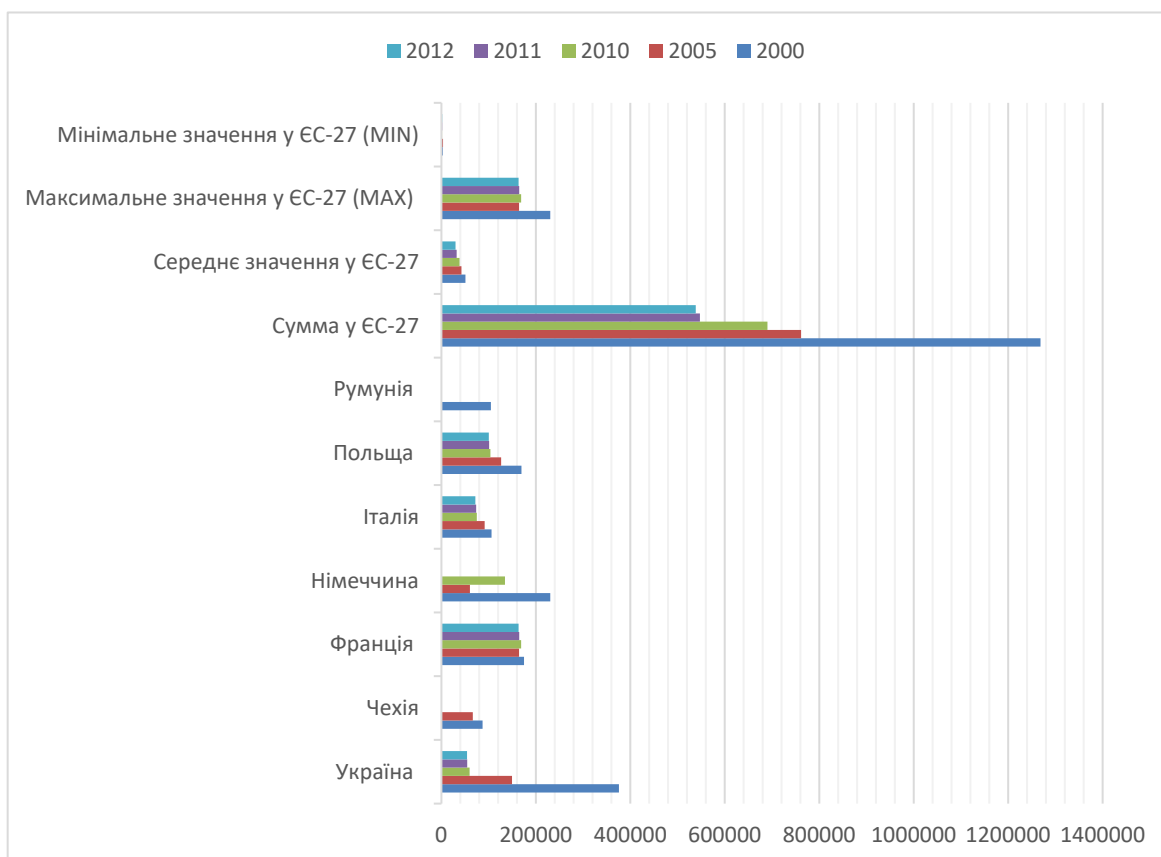
Так, на нашу думку, оцінку процесів конвергенції продуктивності залізничного транспорту України з ЄС-27 за період з 2010–2020 рр. доцільно розраховувати наступним чином: *по-перше*, як різниця значень показників продуктивності залізничного транспорту між Україною та ЄС і, відповідно, визначення стану конвергенції чи дивергенції за показниками продуктивності залізничного транспорту України з ЄС; *по-друге*, це розрахунок конвергенції продуктивності залізничного транспорту України з державами-членами ЄС-27 за формулою складних відсотків і, відповідно, визначення стану конвергенції чи дивергенції за цими показниками між Україною та ЄС-27.

Зазначені вище окремі підходи дозволять, на нашу думку, визначити сучасний стан поглиблення процесів конвергенції чи дивергенції за показниками продуктивності залізничного транспорту між Україною та ЄС-27 за зазначений період і, відповідно, на цій основі розробити конкретні шляхи поглиблення процесів конвергенції продуктивності залізничного транспорту України з ЄС-27.

У зв'язку з цим окремі показники щодо характеристики зайнятості на головному залізничному підприємстві (підприємствах) в окремих державах-членах ЄС-27 та Україні за період з 2000–2012 рр. наведено на рис. 1.

Так, як свідчать дані на рис.1, середнє значення щодо кількості зайнятих робітників на залізничному транспорті у цілому у ЄС-27 за період, що аналізується становило, зокрема 50732 тис. осіб – у 2000 р., 42305 тис. осіб – у 2005 р., 38350 тис. осіб – у 2010 р., 32189 тис. осіб – у 2011 р. та 29925 тис. осіб – у 2012 р.; максимальнє значення (max) цього показника у державах-членах ЄС-27 було зафіксовано на рівні 230615 тис. осіб – у 2000 р. (Німеччина), 164298 тис. осіб – у 2005 р. (Франція),

168729 тис. осіб – у 2010 р. (Франція), 164899 тис. осіб – у 2011 р. (Франція) та 163382 тис. осіб. – у 2012 р. (Франція) і також мінімальне значення (MIN) цього показника у державах-членах ЄС-27 становило 3083 тис. осіб – у 2000 р. (Люксембург), 3536 тис. осіб – у 2005 р. (Естонія), 1568 тис. осіб – у 2010 р. (Естонія), 1687 тис. осіб – у 2011 р. (Естонія) та 1752 тис. осіб – у 2012 р. (Естонія).



**Рис. 1. Показники зайнятості на залізничному підприємстві в окремих державах-членах ЄС та Україні у 2000–2012 рр. ( у тис. осіб)**

*Джерело: складено автором на основі [4]*

В цілому у ЄС-27 загальна кількість зайнятих на залізничному транспорті за період з 2000-2012 рр. становила, зокрема, 1268295 тис. осіб – у 2000 р., 761489 тис. осіб – у 2005 р., 690296 тис. осіб – у 2010 р., 547213 тис. осіб – у 2011 р., 538650 тис. осіб – у 2012 р. Від’ємна динаміка значення загальної кількості зайнятих на залізничному транспорті у ЄС-27 за період, що аналізується пояснюється тим, що відсутні статистичні дані за окремими державами-членами ЄС-27 за зазначений період. Тому наразі аналізувати тенденцію (тренд) буде не зовсім коректно за цим значенням вищезгаданого показника.

Так, зокрема, в Україні загальна кількість зайнятих на залізничному транспорті країни за період з 2000-2012 рр. становила 375954 тис. осіб – у 2000 р., 149500 тис. осіб – у 2005 р., 59796 тис. осіб – у 2010 р.,

54491 тис. осіб – у 2011 р. та 54406 тис. осіб – у 2012 р. Як видно з цих даних, за зазначений період простежується чітка тенденція щодо зменшення кількості зайнятих на залізничному транспорті країни, що становило 6,9 рази у 2012 р. по відношенню до 2000 р., така тенденція має загрозливий характер для України. І на закінчення зазначимо, що детальна оцінка і аналіз залізничного транспорту України та ЄС-27 на основі міжнародних порівнянь за десятима показниками щодо продуктивності залізничного транспорту на предмет конвергентності надає можливість розробити та визначити конкретні шляхи поглиблення процесів конвергенції продуктивності залізничного транспорту України з ЄС.

#### **Список використаних джерел:**

1. Борзенко О., Бурлай Т. Соціально-економічна дивергенція України та ЄС: нові виклики. *Journal of European Economy*. 2020. № 4 (75). Т. 19. С. 690–707.
2. Сиденко В.Р. Глобалізація – європейська інтеграція – економічне розвиття: українська модель: в 2-х т. Київ, 2008. С. 323–324.
3. Политиканов К. Трешительная борьба. *Еженедельник «2000»*. № 39 (876). 28 сентября – 4 октября, 2018. С. А8.
4. Транспорт; Зайнятість на залізниці; Зайнятість на головному залізничному підприємстві за статтю або типом зайнятості. URL: [https://w3.unece.org/PXWeb2015/rxweb/en/STAT/STAT\\_\\_40-TRTRANS\\_\\_12-TREmploy/ZZZ\\_en\\_TREmployrail\\_r.px/table/tableViewLayout1/](https://w3.unece.org/PXWeb2015/rxweb/en/STAT/STAT__40-TRTRANS__12-TREmploy/ZZZ_en_TREmployrail_r.px/table/tableViewLayout1/)