DOI: https://doi.org/10.36059/978-966-397-363-0-17

МЕТОДИЧНІ ПРОБЛЕМИ ДОСЛІДЖЕННЯ КОНВЕРГЕНЦІЇ ПРОДУКТИВНОСТІ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ З ЄС[1]

Піріашвілі Олександр Борисович
кандидат економічних наук,
старший науковий співробітник відділу розвитку інфраструктури,
Державна установа «Інститут економіки та прогнозування
Національної академії наук України»

На сучасному етапі розвитку національної економіки різні питання та проблеми розвитку міжнародного економічного співробітництва набувають особливої актуальності, зокрема, серед них виокремимо механізм економічної конвергенції між країнами з різним рівнем соціально-економічного розвитку, які ставлять за мету вступ до економічних та політичних об'єднань. Дослідження процесів конвергенції проводиться на основі аналізу та оцінки значень основних макроекономічних та фінансових показників розвитку держав, системи показників розвитку регіонів, а також показників розвитку окремих видів економічної діяльності (за КВЕД) на основі міжнародних порівнянь.

У зв'язку з цим, дослідження процесів поглиблення конвергенції сектору виробничої інфраструктури, зокрема, залізничного транспорту України з ЄС-27 набувають особливої актуальності та важливості для нашої країни в сучасних умовах євроінтеграційних викликів.

Узагальнено термін *конвергенція* (від латинського слова «convergere» – сходитися, наближатися) трактується згідно з теорією західних фахівців так, що економічні, політичні та ідеологічні відмінності різних країн при зближенні поступово стираються, що зрештою призведе до їх злиття. При цьому, на думку західних теоретиків, у результаті додавання позитивних цінностей різних країн утворюється інтегральний тип суспільства, вільний від недоліків кожної системи [1, с. 691–693].

Так, на думку західних теоретиків, узагальнюючи всі відомі трактування терміну *«конвергенція»*, саме поняття *«конвергенція»* включає процес зближення економічних, політичних та ідеологічних відмінностей різних країн. Внаслідок цього зближення зазначені вище відмінності будуть поступово стиратися та відбуватиметься процес складання позитивних цінностей цих країн. І як наслідок утворюється

[1] Публікацію підготовлено в рамках виконання НДР відомчої (прикладної) теми: «Конвергенція в секторах виробничої інфраструктури України з ЄС» (Державний реєстраційний № 0121U112428).

інтегральний тип суспільства вільного від недоліків кожної системи й у кінцевому підсумку призведе до злиття.

Так, розглядаючи конвергенцію як процес зближення (сходження) нашої країни з країнами ЄС-27, на сучасному етапі розвитку необхідно виділити два етапи у розвитку ситуації в Україні на залізничній виробничій транспортній інфраструктурі країни. Перший етап – це довоєнний період розвитку та другий етап – це початок повномасштабних військових дій на території України.

Реалізовувати чи поглиблювати процеси соціально-економічної конвергенції економіки України з економікою ЄС-27 в умовах війни з РФ – це досить складна і велика робота всіх секторів національної економіки, оскільки перед країною стоять зовсім інші тактичні та стратегічні завдання в сучасних умовах. Головне завдання (головна мета) – це здобути перемогу у війні та розпочати повоєнне відновлення економіки України. Так, що реалізація чи поглиблення процесів конвергенції національних економік могла мати місце лише у довоєнний час і має бути продовжена вже після закінчення війни.

Щодо самої залізничної транспортної інфраструктури країни, то цей сектор виробничої транспортної інфраструктури національної економіки має відновлюватися насамперед нарівні з виробничим енергетичним сектором країни. Так як обидва зазначені сектора виробничої інфраструктури є взаємозалежними та визначальними у справі відновлення всієї національної економіки у післявоєнний період.

При дослідженні процесів конвергенції щодо продуктивності залізничного транспорту України з ЄС-27 необхідно буде виділити, по-перше, досить загальні щодо розвитку залізничного транспорту цих країн економічні показники ефективності роботи, які можуть зіставлятися та можна буде зробити відповідні порівняльні аналіз, оцінку, висновки, а також розробити рекомендації на основі міжнародних порівнянь. До таких загальних економічних показників ефективності розвитку слід віднести, на нашу думку, наступні: ширину залізничної колії; ефективність залізничних вантажних та пасажирських перевезень; рівень електрифікації залізничного транспорту країни; кількість обслуговуючого персоналу (зайнятих у секторі) як загалом на залізничному транспорті, так і на 1 км. залізничної колії; кількість вантажних та пасажирських вагонів, а також тягового транспорту (електровозів, тепловозів); швидкість пересування пасажирських та вантажних поїздів у країні.

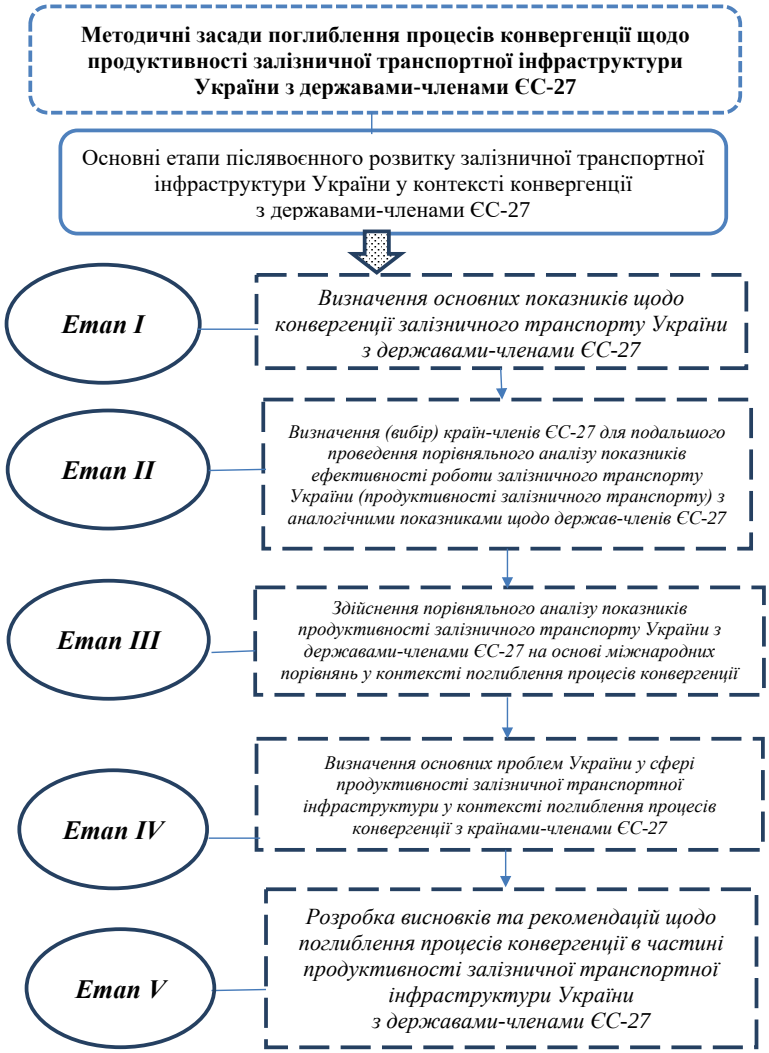

Рис. 1. Етапи поглиблення процесів конвергенції щодо продуктивності залізничної транспортної інфраструктури України з ЄС-27

Джерело: розроблено та складено автором О.Б. Піріашвілі

У той же час при проведенні дослідження поглиблення процесів конвергенції щодо продуктивності залізничної транспортної інфраструктури України з державами-членами ЄС-27 слід зазначити, що держави-члени ЄС-27 відрізняються одна від одної всередині ЄС-27

історичним розвитком, розмірами території, чисельністю населення, структурою валового внутрішнього продукту країни (ВВП), структурою промислового виробництва, економічним укладом, протяжністю залізничних колій, рівнем електрифікації залізниць, кількістю обслуговуючого персоналу на залізничному транспорті, кількістю вантажних та пасажирських вагонів, а також тягової сили (електровози, тепловози) і т. ін.

У зв'язку з цим, на наш погляд, у процесі реалізації чи поглиблення процесу конвергенції (зближення, сходження) економічних показників ефективності роботи залізничної транспортної інфраструктури України з аналогічними секторами інфраструктури держав-членів ЄС-27 необхідно проводити зіставлення із такими промислово розвиненими країнами Євросоюзу як Німеччина, Франція, Італія, Іспанія, Польща та деяких інших країн.

До того ж, як зазначає в своїй роботі Т. Бурлай, «..Досвід інших країн Центральної та Східної Європи, які вже стали членами Євросоюзу, показує, що на цьому шляху існують значні бар'єри і ризики, які потрібно долати, забезпечуючи роботу механізму конвергенції – поетапного зближення з ЄС за ключовими параметрами розвитку» [2, с. 100].

Отже, реалізація та поглиблення процесів конвергенції щодо продуктивності залізничної транспортної інфраструктури національних економік України та ЄС-27, на наш погляд, повинні здійснюватися за етапами, які представлені на рис. 1. Наведена схема має досить загальний характер і може бути використана для поступової реалізації процесу конвергенції щодо продуктивності залізничної транспортної інфраструктури України з державами-членами ЄС-27 в умовах сучасних викликів євроінтеграції.

На закінчення зазначимо, якщо в довоєнний період можливо проводити дане часткове дослідження зазначених процесів, спираючись на досить надійні статистичні дані, то під час військового та післявоєнного періодів провести дане часткове дослідження буде досить складно.

Список використаних джерел:

1. Борзенко О., Бурлай Т. Соціально-економічна дивергенція України та ЄС: нові виклики. *Journal of European Economy*. Жовтень-грудень 2020. Том 19. № 4 (75). С. 690–707.

2. Бурлай Т. Ризики формування пастки дивергентності в процесі євроінтеграції України. *Економічна теорія*. 2018. № 3. С. 99–119.