

**Oleksandr Piriashvili, Candidate of Economic Sciences,
Senior Researcher at the Department
of Infrastructure Development
State University "Institute of Economics and Forecasting
of the National Academy of Sciences of Ukraine"
Kyiv, Ukraine**

DOI: <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-272-2-6>

**METHODOLOGICAL APPROACHES
TO THE RESEARCH OF RAILWAY PRODUCTIVITY
CONVERGENCE PROCESSES BETWEEN UKRAINE
AND THE EU: INVESTMENT ASPECT¹**

**МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ДОСЛІДЖЕННЯ
ПРОЦЕСІВ КОНВЕРГЕНЦІЇ ПРОДУКТИВНОСТІ
ЗАЛІЗНИЦЬ МІЖ УКРАЇНОЮ ТА ЄС:
ІНВЕСТИЦІЙНИЙ АСПЕКТ²**

В 2006 році Кабінет Міністрів України затвердив «Концепцію Державної програми реформування залізничного транспорту», достатньо схожа з підходом, який було реалізовано в інших країнах Східного партнерства (ЄЕК ООН, 2017 рік). Проведення реформи у відповідності із цією програмою передбачалось у три етапи, строки виконання

¹ The publication was prepared within the framework of the implementation of the departmental (applied) topic: "Convergence in the production infrastructure sectors of Ukraine with the EU" (State registration number № 0121U112428)

² Публікацію підготовлено в рамках виконання НДР відомчої (прикладної) теми: «Конвергенція в секторах виробничої інфраструктури України з ЄС» (Державний реєстраційний № 0121U112428)

переносилися в 2009 та 2011 роках, зараз у 2019 році. Підкреслимо, що 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 транспорті, їх класифікації, обліку та аналізу.

Особливу увагу розв'язанню проблеми економічної конвергенції приділяють науковці та практики ЄС, оскільки однією з основних цілей цього інтеграційного об'єднання є вирівнювання рівнів регіонального розвитку (з метою його ефективного функціонування), утому числі за секторами національних економік. Проте наскільки реальним є підвищення темпів економічного росту нових членів Євросоюзу для досягнення хоча б середнього в ЄС рівня соціально-економічного розвитку, залишається під великим питанням [1, с. 73]. Так, сучасна економічна наука представляє два абсолютно протилежні погляди на результати процесу економічного розвитку регіонів в умовах нерегульованого ринку. Серед неокласиків економічної науки – це Р. Барро, Х. Сала-і-Мартін, Д. Ква, Дж. Борте, Дж. Стейн, які кінцевий результат вбачають у конвергенції (зближенні) у рівнях доходів та темпах розвитку регіонів. Проте, разом з цим прихильники економічної теорії кумулятивної причинності та нової економічної географії такі, як Дж. Фрідман, П. Кругман, М. Фуджіта, П. Мартін, Дж. Оттавіано «пророкують» чи передбачають дивергенцію (розходження) регіонів за зазначеними соціально-економічними показниками розвитку національних економік [1, с. 73].

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.

Також, на нашу думку, необхідно розрахувати обсяги капітальних інвестицій та коефіцієнти варіації для розрахунку σ -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 Європейського Союзу.

Так, в роботі Джалілова О.О. зазначається, що серед базових індикаторів регіональної економічної інтеграції виокремлюються абсолютний показник обсягу внутрішньо-регіональних прямих іноземних інвестицій (ПІІ) та відносний показник частки внутрішньорегіональних прямих іноземних інвестицій (ПІІ), а також динамічний показник – конвергенція процентних ставок [2, с. 135]. Також розглядаються такі показники за системою Світового банку, як сукупний рух приватного капіталу (по відношенню до ВВП), чистий відтік і приплив прямих іноземних інвестицій (по відношенню до ВВП), експорт (імпорт) транспортних послуг, тощо [2, с. 136].

Таким чином, 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 інвестиційній складовій зближення зазначеного сектору виробничої інфраструктури України та держав-членів ЄС, які формують 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 фінансових інституцій, так і суб'єктів економічної діяльності, передусім у зв'язку з функціонуванням механізмів їх інвестиційної та фінансової діяльності, довгострокового кредитного забезпечення, також залучення міжнародної фінансової допомоги, зокрема, можливості Світового банку, Міжнародного валютного фонду та Європейського інвестиційного банку.

Отже, транспортна складова євроінтеграції у сфері залізничного транспорту України полягає у прискоренні інтеграції вітчизняної залізничної системи до європейської, зокрема, доцільно [3, 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*).

Література:

1. Сторонянська І.З. Процеси конвергенції/дивергенції соціально-економічного розвитку регіонів України: підходи до оцінки. *Регіональна економіка*. 2008. № 2. С. 73–84.

2. Джалілов О.О. Економічна конвергенція як показник інтегрованості країн. *Вісник соціально-економічних досліджень*. 2013. Випуск 3 (50). Ч. 2. С. 132–139.

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