

**Oleksandr Piriashvili, Candidate of Economic Sciences,
Ph.D. in Economics,
Senior Researcher of the Department of Infrastructure Development
State organization "Institute of Economy and Forecasting
of the National Academy of Sciences of Ukraine"
Kyiv, Ukraine**

DOI: <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-356-9-12>

**INSTITUTIONAL ASPECTS
OF SUPPORT THE CONVERGENCE PROCESSES
OF RAILWAYS PRODUCTIVITY OF UKRAINE WITH THE EU**

**ІНСТИТУЦІЙНІ АСПЕКТИ
ПІДТРИМКИ ПРОЦЕСІВ КОНВЕРГЕНЦІЇ
ПРОДУКТИВНОСТІ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ З ЄС**

Глобальні інтеграційні процеси в різних частинах світу, розвиток міжнародного економічного співробітництва з державами-членами ЄС-27 та провідними економічно розвинутими країнами світу набувають особливої актуальності та гостроти на сучасному етапі розвитку. Тому 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 шляхом імплементації директив і технічних регламентів ЄС, усунення адміністративних і технічних перешкод, модернізацію залізничної транспортної інфраструктури та технічного обладнання, а також інтеграцію до європейської залізничної транспортної мережі.

Одним з таких глобальних процесів в сучасних умовах виступає поглиблення процесів конвергенції секторів інфраструктури національної економіки України з ЄС. Зокрема, це поглиблення процесів конвергенції (зближення) на залізничному транспорті України з ЄС щодо продуктивності залізниць. У зв'язку із цим вищевказані інтеграційні процеси, що відбуваються в Україні слід розглядати, на нашу думку, як передумови поглиблення процесів конвергенції з ЄС, а низку міжнародних угод між Україною і ЄС (Угода про асоціацію із ЄС, законопроект «Про ратифікацію Рамкового договору між урядом України та урядом Французької Республіки щодо фінансової підтримки

проекту постачання рейок АТ «Укрзалізниця»», меморандум про співробітництво між АТ «Укрзалізниця» та німецькою логістичною компанією Global asset and logistics company (VTG GmbH) та відповідних нормативно-правових актів України, директив ЄС як інституційні чинники поглиблення процесів конвергенції, зокрема, в секторі залізничного транспорту України з ЄС.

Відповідно до цього можна виокремити наступні нормативно-правові акти в сфері залізничного транспорту України в рамках міжнародного співробітництва та інтеграційних процесів із ЄС, зокрема:

– Закон України «Про ратифікацію Фінансової угоди (Проект модернізації української залізниці (Модернізація інфраструктури ПАТ «Укрзалізниця») між Україною та Європейським інвестиційним банком» від 03.10.2018 № 2585-VIII;

– Розпорядження Президента України «Про делегацію України для участі у переговорах з Європейським банком реконструкції та розвитку щодо укладення Гарантійної угоди (Проект електрифікації української залізниці «Електрифікація залізничного напрямку Долинська-Миколаїв-Колосівка») між Україною та Європейським банком реконструкції та розвитку» від 29 грудня 2017 року № 231/2017-рп.

Тому особливий інтерес викликає порівняльний аналіз динаміки зміни частки електрифікованих залізничних ліній (у відсотках до загальної довжини, у %) на залізничному транспорті держав-членів ЄС-27 та України за період, що аналізується. Результати зазначеного порівняльного аналізу зроблено і наведено в табл. 1 даного часткового дослідження щодо поглиблення процесів конвергенції продуктивності залізничного транспорту України з ЄС.

Як свідчать дані табл.1., питома вага електрифікованих залізничних колій за період з 2012–2021 рр. має чітку тенденцію до поступового збільшення майже у всіх державах-членах ЄС-27, за виключенням окремих країн, де зазначена частка дещо зменшилася або майже не змінилася за період, що аналізується. Так, зокрема, частка електрифікованих залізничних колій збільшилась і становила у Болгарії 70,3% – у 2012 р., 71,1% – у 2015 р. та 74,4% – у 2021 р.; Франції 52,7% – у 2012 р., 55,5% – у 2015 р. та 59,3% – у 2021 р.; Італії 71,3% – у 2012 р., 71,6% – у 2016 р. та 72,2% – у 2021 р.; Австрії 69,2% – у 2012 р., 70,7% – у 2015 р. та 71,4% – у 2021 р.; Польщі 59,3% – у 2012 р., 61,7% – у 2015 р. та 62,7% – у 2021 р.; Швеції 73,6% – у 2012 р., 75,5% – у 2015 р. та 75,0% – у 2021 р.

Разом з цим слід зазначити, що сучасний стан залізничного транспорту в державах-членах ЄС-27 на сучасному етапі розвитку відрізняється за своїми технічними, технологічними та інфраструктурними характеристиками, діючими стандартами та регламентами, а також інституціональними особливостями.

Таблиця 1

**Частка електрифікованих залізничних колій
у загальній протяжності залізничних колій
в окремих державах-членах ЄС-27 у 2012–2021 рр.**

(у відсотках до загальної довжини, %)

Окремі держави- члени ЄС-27	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Болгарія	70,3	71,2	71,1	71,1	71,2	71,2	71,2	71,2	71,3	74,4
Німеччина	н. д.	н. д.	н. д.	53,9	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.
Франція	52,7	52,3	54,6	55,5	56,8	57,1	58,2	58,5	58,8	59,3
Італія	71,3	71,4	н. д.	н. д.	71,6	71,6	71,6	71,6	71,9	72,2
Австрія	69,2	69,7	70,0	70,7	71,5	71,4	71,5	70,8	71,2	71,4
Польща	59,3	61,4	61,5	61,7	62,1	61,7	61,8	61,9	62,5	62,7
Швеція	73,6	75,0	75,7	75,5	75,2	75,3	75,3	75,1	75,0	75,0

Джерело: розраховано автором О.Б. Піріаєвілі на основі статистичних даних [1]

До того ж за оцінками експертів, важливим аспектом поглиблення процесів конвергенції (процес зближення) України з ЄС на залізничному транспорті є техніко-технологічна сумісність української транспортної системи з європейською, зокрема, це несумісність європейських та українських колій (1435 мм та 1520 мм, відповідно), що призводить до затримки потягів на кордоні через зміну колісних пар. Тому 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 [2, с. 38].

Слід зазначити також, що першочерговим завданням щодо успішного вирішення проблем із відновленням національної економіки в країні є прискорене відновлення залізничної транспортної інфраструктури 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, поглиблення процесів конвергенції продуктивності залізничного транспорту України та держав-членів ЄС-27, на нашу думку, це процес довготривалий, безперервний та такий, що потребує значних капітальних інвестицій в сектор залізничного транспорту національної економіки країни. Отже, зазначена оцінка та аналіз конвергенції продуктивності залізничного транспорту України та ЄС-27

надають можливість визначити наскільки відбулось зближення по конкретним економічним параметрам та показникам ефективності функціонування залізничного транспорту на основі достовірної статистичної інформації за період, що аналізується.

Список використаних джерел:

1. Загальна протяжність залізничних колій. Залізничний транспорт. Total length of railway lines. Railway transport. Railway transport infrastructure. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TTR00003__custom_5049426/default/table?lang=en (дата звернення: 18.09.2023).

2. Секторальна інтеграція України до ЄС: передумови, перспективи, виклики / Центр Разумкова. Київ : Заповіт, 2020. С. 35–38. URL: https://razumkov.org.ua/uploads/article/2021_sektor_eu_ukr.pdf (дата звернення: 27.09.2023).