

**Oleksandr Piriashvili, Candidate of Economic Sciences,  
Ph.D. in Economics, Senior Researcher**  
*State Organization "Institute for Economics and Forecasting  
of the National Academy of Sciences of Ukraine"*  
Kyiv, Ukraine

DOI: <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-398-9-15>

**DIRECTIONS OF DEEPENING  
THE CONVERGENCE PROCESSES OF THE RAIL TRANSPORT  
PRODUCTIVITY OF UKRAINE WITH THE EU<sup>1</sup>**

**НАПРЯМИ ПОГЛИБЛЕННЯ  
ПРОЦЕСІВ КОНВЕРГЕНЦІЇ ПРОДУКТИВНОСТІ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ З ЄС<sup>2</sup>**

Процеси конвергенції (зближення) чи дивергенції (віддалення) економіки України, а також окремих секторів національної економіки з економікою ЄС-27 на сучасному етапі розвитку є останнім етапом перед соціально-економічною інтеграцією України до економічного простору ЄС-27. Тобто наскільки максимально буде наближена економіка України та окремі сектори національної економіки до рівня стандартів та норм національних економік ЄС-27, тим швидшим, ефективнішим та безболісним відбудеться процес інтеграції економіки України до економічного простору Євросоюзу в сучасних умовах.

Тому поглиблення процесів конвергенції щодо продуктивності залізничного транспорту України з ЄС-27, на нашу думку, виступає одним із найважливіших завдань розвитку залізничного транспорту країни на сучасному етапі в умовах як повоєнного відновлення, так і подальшого стратегічного розвитку сектору. До того ж модернізація на інноваційній основі та реструктуризація залізничного транспорту України, а також поступова гармонізація та узгодженість діючих стандартів, технічних регламентів та політики щодо ринку залізничних перевезень з існуючими в ЄС-27 на сучасному етапі розвитку – це один із важливих пріоритетів транспортної політики України згідно зі ст. 368 Угоди про асоціацію. Тому, для України, яка у вересні 2014 р. ратифікувала Угоду про асоціацію між Україною та ЄС (далі – Угода),

---

<sup>1</sup> The publication was prepared as part of the scientific research (applied) topic: «Convergence in the Production Infrastructure Sectors of Ukraine with the EU» (State registration number 0121U112428)

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

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. 692–693]. У зв'язку із цим поглиблення процесів конвергенції продуктивності залізничного транспорту України з ЄС-27, як зазначалось вище, виступає важливим стратегічним завданням на сучасному етапі соціально-економічного розвитку нашої країни.

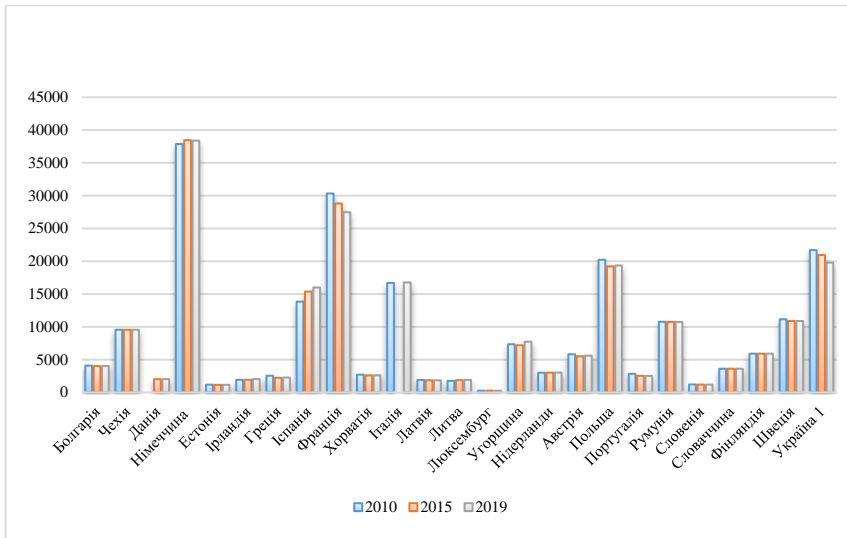
Так, слід зазначити, що специфічної уваги потребує питання вибору ширини колії (1435 мм, 1520 мм, 1522 мм та 1524 мм), яке винятково важливе та пов'язане з вибором стратегічного вектору політичної, економічної та, відповідно, транспортно-логістичної інтеграції країни. Щодо економіки України – це євроінтеграційний напрям розвитку країни. Відповідно до цього, за оцінками експертів, важливим аспектом 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 [2, с. 38].

Експерти зазначають, що: «...Зазвичай стандарт колії 1435 мм називають «європейською колією», однак насправді йому відповідають навіть не всі країни ЄС. Інший стандарт колії мають, зокрема, Іспанія, Португалія, Фінляндія, країни Балтії. Наприклад, для Іспанії і Португалії основний тип – це широка колія 1668 мм. Таку ширину мають понад 11 800 км іспанських колій, тоді як довжина «євроколій» складає лише 2 300 км, або 15% залізничної інфраструктури країни. Іспанія лише частково інтегрувала стандарт ЄС, переважно для високошвидкісного залізничного руху. Колії 1435 мм були збудовані паралельно з уже наявною мережею 1668 мм, яка використовується для інших видів перевезень...». [3, с. 13–14].

У зв'язку із цим, наступним показником для наших розрахунків буде значення загальної протяжності залізничних колій за період, що аналізується з 2010–2021 рр. Так, зокрема, значення показника загальної протяжності залізничних колій в Україні та державах-членах ЄС-27 за заначений період наведена на рис. 1. Зазначимо тут, що в рамках даного часткового дослідження виділено 5 держав-членів ЄС-27, які за територіальними та соціально-економічними ознаками, у тому числі за потенціалом залізничного транспорту країни найбільш схожі із Україною для порівняльного аналізу, зокрема, це Німеччина, Іспанія, Франція, Італія та Польща.

Також слід підкреслити, що рівень зношення основних засобів виробництва за різними видами рухомого складу транспортної системи України на сучасному етапі розвитку сягає від 50% до 98%, що є вище

ніж в середньому по країні і є неприпустимим та критичним значенням для економічної безпеки держави та її обороноздатності в умовах повномасштабної російської військової агресії вже два роки поспіль.



**Рис. 1. Загальна протяжність залізничних колій в державах-членах ЄС-27 та Україні у 2010–2019 рр., у тис. км**

*Джерело: складено автором О. Б. Піріашвілі на основі даних міжнародних статистичних баз даних щодо розвитку залізничного транспорту країн ЄС-27 та України за період з 2010–2021 рр.; а також даних Державної служби статистики України щодо залізничного транспорту за відповідні роки*

Як свідчать дані на рис. 1, загальна протяжність залізничних колій за період 2010–2021 рр. становила, зокрема, у Німеччині 37877 км. – у 2010 р., 38466 км. – у 2015 р. та 38394 км. – у 2019 р.; у Франції 30335 км. – у 2010 р., 28808 км. – у 2015 р., 27213 км. – у 2020 р. та 27057 км. – у 2021 р.; у Італії 16704 км. – у 2010 р., 16788 км. – у 2016 р., 16782 км. – у 2020 р. та 16832 км. – 2021 р.; у Польщі 20228 км. – у 2010 р., 19231 км. – у 2015 р., 19383 км. – у 2020 р. та 19287 км. – у 2021 р.; у Швеції 11160 км. – у 2010 р., 10908 км. – у 2015 р., 10909 км. – у 2020 р. та 10912 км. – у 2021 р.; в Україні 21705 км. – у 2010 р., 20954 км. – у 2015 р., 19791 км. – у 2020 р. та 19731 км. – у 2021 р. Разом з цим слід відмітити, що в 13-ті державах-членах ЄС-27 загальна протяжність залізничних колій країни становить менші 5 тис. км. за період, що аналізується, зокрема, у Болгарії, Данії, Естонії,

Ірландії, Греції, Хорватії, Латвії, Литві, Люксембурзі, Нідерландах, Португалії, Словенії та Словаччині.

Отже, для визначення напрямів щодо модернізації залізничного транспорту країни в контексті поглиблення процесів конвергенції із ЄС-27 доцільно розробити і запропонувати організаційно-технологічний підхід, який передбачає не тільки інноваційний розвиток всіх складових процесу прискорення доставки вантажів та пасажирів, але і повну узгодженість технічних, технологічних та економічних складових на рівні системних взаємодій та координації з державами-членами ЄС-27.

Тому, на нашу думку, для досягнення поставленої мети щодо підвищення ефективності роботи (продуктивності залізниці країни) залізничної транспортної інфраструктури України в контексті поглиблення процесів конвергенції із державами-членами ЄС-27 необхідна організаційно-технологічна узгодженість в підвищенні рівня та взаємодії між окремими етапами та операціями транспортного процесу на залізничному транспорті країни в умовах сучасних викликів розвитку європейської інтеграції.

#### **Література:**

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. 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](https://razumkov.org.ua/uploads/article/2021_sektor_eu_ukr.pdf) (дата звернення: 17.01.2024).
3. Відбудова залізничного транспорту повоєнної України. Що потрібно зробити. / Transparency International Ukraine. Звіт, 2023. С. 13–14. URL: [https://ti-ukraine.org/wp-content/uploads/2023/08/UZ\\_reform\\_ti\\_ukraine\\_ukr.pdf](https://ti-ukraine.org/wp-content/uploads/2023/08/UZ_reform_ti_ukraine_ukr.pdf) (дата звернення: 13.12.2023).