УДК 656.2((477)+061.1ЄС):338.12-045.7]:303

Піріашвілі О. Б.
abp2ox7l@ukr.net,
к.е.н., с.н.с. відділу розвитку інфраструктури,
ДУ "Інститут економіки та прогнозування
Національної академії наук України", м. Київ

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ПРОЦЕСІВ КОНВЕРГЕНЦІЇ ПРОДУКТИВНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ З ЄС[1]

Анотація. *В статті розглядаються теоретичні та методичні засади дослідження процесів конвергенції в частині продуктивності залізничного транспорту України з ЄС. Висвітлено сучасні проблеми та актуальні питання, яким присвячено наукові роботи вітчизняних вчених з даної проблематики за останні роки. Розкрито сутність поняття "конвергенція" в широкому розумінні цього слова та сформульовано значимість в контексті дослідження продуктивності залізничного транспорту України з ЄС на сучасному етапі розвитку. В статті висвітлені та обґрунтовані загальні показники ефективності розвитку залізниць країн для міжнародних порівнянь. Визначено систему показників продуктивності залізничного транспорту України та ЄС для оцінки та аналізу на основі міжнародних порівнянь. Виокремлено та обґрунтовано кількість країн для міжнародних порівнянь з Україною, а саме: п'ять держав-членів ЄС. Автором статті розроблено методичні засади та підходи щодо дослідження процесів поглиблення конвергенції в частині продуктивності залізничного транспорту України з ЄС. Розроблено основні етапи поглиблення процесів конвергенції в частині продуктивності залізничної транспортної інфраструктури України з ЄС. Виокремлено часові періоди дослідження зазначених процесів поглиблення конвергенції. Автором проведено порівняльний аналіз міжнародного рейтингу країн за окремими показниками продуктивності залізничного транспорту Німеччини, Франції, Іспанії, Італії та України. Окреслено питання приватизації на залізничному транспорті в державах-членах ЄС та Україні. Зроблено загальний висновок про те, що у 2012 році Україна мала гарні позиції у зазначеному міжнародному рейтингу країн, за виключенням показників продуктивності пасажирських перевезень та продуктивності вагонів. Автор статті робить низку висновків, зокрема, стосовно значимості дослідження процесів конвергенції щодо продуктивності залізничного транспорту України з ЄС та відносно специфіки розвитку сектору залізничного транспорту в різних країнах. Окреслено перспективні напрямки подальших наукових досліджень із зазначеної проблематики.*

Ключові слова: залізнична транспортна інфраструктура, продуктивність залізничного транспорту, конвергенція, показники продуктивності, методичні підходи.

Piriashvili Oleksandr
abp2ox7l@ukr.net,
Ph.D., Senior Researcher of the Infrastructure Development Department,
State Organization "Institute for Economics and Forecasting
of the National Academy of Sciences of Ukraine", Kyiv

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

THEORETICAL AND METHODOLOGICAL PRINCIPLES OF THE RESEARCH OF CONVERGENCE PROCESSES OF RAIL TRANSPORT PRODUCTIVITY IN UKRAINE WITH THE EU

Abstract. *The article examines the theoretical and methodical principles of the research of convergence processes in terms of the productivity of railway transport of Ukraine with the EU. Modern problems and topical issues, which were devoted to the scientific works of domestic scientists on this issue in recent years, are highlighted. The essence of the concept of "convergence" in the broad sense of the word is revealed and its significance is formulated in the context of the study of the productivity of railway transport of Ukraine with the EU at the current stage of development. The article highlights and substantiates general indicators of the effectiveness of the development of railways in countries for international comparisons. The system of performance indicators of railway transport of Ukraine and the EU was defined for assessment and analysis based on international comparisons. The number of countries for international comparisons with Ukraine is singled out and substantiated, namely: five EU member states. The author of the article has developed methodological principles and approaches for researching the processes of deepening convergence in terms of the productivity of railway transport of Ukraine with the EU. The main stages of deepening convergence processes in terms of the productivity of railway transport infrastructure of Ukraine with the EU have been developed. The time periods of the study of the specified processes of convergence deepening are singled out. The author conducted a comparative analysis of the international ranking of countries based on individual indicators of the productivity of rail transport in Germany, France, Spain, Italy and Ukraine. The issue of privatization of railway transport in EU member states and Ukraine is outlined. A general conclusion was made that in 2012, Ukraine had a good position in the specified international ranking of countries, with the exception of indicators of passenger transportation productivity and wagon productivity. The author of the article draws a number of conclusions, in particular, regarding the significance of the study of convergence processes regarding the productivity of railway transport of Ukraine with the EU and regarding the specifics of the development of the railway transport sector in different countries. Prospective directions for further scientific research on the mentioned issues are outlined.*

Key words: railway transport infrastructure, productivity of railway transport, convergence, productivity indicators, methodical approaches.

JEL Classification: F02, L92, R49
DOI: https://doi.org/10.32782/2522-1256-2023-39-15

Постановка проблеми. 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) та відповідних нормативно-правових актів України, директив ЄС як інституційні чинники поглиблення процесів конвергенції, зокрема, в секторі залізничного транспорту України з ЄС-27.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Так, окремим проблемам та питанням підвищення продуктивності залізниць присвятили свої праці багато вітчизняних та іноземних вчених, зокрема, Н.І. Богомолова, О.О. Вовк, В.І. Пасічник, В.П. Ільчук, Н.М. Колеснікова, Ю.М. Цветов, М.В. Макаренко, О.І. Никифорук, В.М. Карпов, Г.Д. Ейтутіс, Ю.В. Кулаєв, Є.М. Сич та інші. Деякі питання ефективності роботи залізничного транспорту розглядалися в роботах вітчизняних вчених, зокрема, Ю.М. Цвєтова, М.В. Макаренко, А.Д. Лашко, О.М. Кривопішина, Г.Д. Ейтутіса, О.І. Никифорук, Г.В. Обруч та інших.

Так, зокрема, в роботах [1, с. 63–68; 2, с. 143–158; 3, с. 334–352] розглянуті питання аналізу продуктивності залізниць за 10-ма показниками продуктивності залізничного транспорту із розрахунками та визначенням місця вітчизняного залізничного транспорту серед країн-учасників Міжнародного союзу залізниць (далі – МСЗ) за бальною оцінкою на основі міжнародних порівнянь, відповідності його міжнародному рівню. Автори зазначених робіт відмічають, що зазначені показники продуктивності залізниць країн є більш комплексними економічними показниками, що характеризують ефективність залізничних перевезень в країнах на сучасному етапі їх розвитку. Також в роботі [7] висвітлені загальні питання оцінки та аналізу продуктивності залізничного транспорту країни, запропонована схема по формуванню ефективного розвитку залізничного транспорту країни за етапами в сучасних умовах.

Окремі питання щодо оцінки та визначення сутності економічної ефективності роботи залізничного транспорту країни, а також, відповідна, система показників для її аналізу та розробки рекомендацій та висновків розглянуті в роботах [3, с. 304; 4, с. 80–81; 5, с. 137–151; 6, с. 184–202].

Постановка завдання. Визначення теоретичних засад та розробка рекомендацій щодо удосконалення методичних підходів до оцінки та аналізу процесів поглиблення конвергенції в частині продуктивності залізничного транспорту України з ЄС-27 на сучасному етапі їх соціально-економічного розвитку.

Викладення основного матеріалу дослідження. Продуктивність залізничного транспорту національної економіки в сучасних умовах значно залежить від рівня розвитку та ефективної структури зазначеного вище сектору виробничої транспортної інфраструктури (залізнична транспортна інфраструктура), а також нормативно-правового забезпечення (інституціонального забезпечення, у тому числі інституційного забезпечення) функціонування та роботи залізничної транспортної інфраструктури країни. Разом із цим, формування та розвиток ефективної залізничної транспортної інфраструктури національної економіки залежить також від узгодженості та імплементації (впровадження / введення в дію в національне законодавство) міжнародних стандартів та норм щодо якості та кількості перевезень вантажів та пасажирів залізничним транспортом країни.

Отже, узагальнюючи існуючи трактування терміну "конвергенція", можна визначити, що *конвергенція* – (від латинського слова "*convergere*" – сходитися, наближатися) згідно з теорією західних фахівців це економічні, політичні та ідеологічні відмінності різних країн, які 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.

На думку західних теоретиків, узагальнюючи всі відомі трактування цього терміну (конвергенція), саме поняття – конвергенція включає процес зближення економічних, політичних та ідеологічних відмінностей різних країн. Внаслідок цього зближення зазначені відмінності будуть поступово стиратися і відбуватиметься процес складання позитивних цінностей цих країн. Як наслідок утворюється інтегральний тип суспільства вільного від недоліків кожної системи й у кінцевому підсумку призведе до злиття.

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 (1-й етап) – це довоєнний період розвитку та другий етап (2-й етап) – це початок повномасштабних військових дій на території України, пов'язаний з повномасштабним росій-

ським вторгненням на територію України.

Реалізувати чи поглиблювати процеси 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 (мета) – це здобути перемогу у війні з РФ 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 енергетичним сектором виробничої інфраструктури економіки країни. Так як обидва ці сектори 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 досить загальні для розвитку залізничного транспорту цих країн економічні показники ефективності, які можуть зіставлятися та можна буде зробити відповідні порівняльний аналіз та висновки, рекомендації на основі міжнародних порівнянь. До таких загальних економічних показників ефективності 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 галузі) як загалом залізничним транспортом, 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.

У той же час при проведенні дослідження (аналіз та оцінка) поглиблення процесів конвергенції щодо продуктивності залізничної транспортної інфраструктури України з державами-членами ЄС-27 слід зазначити, що країни-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 локомотивної 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 та порівняння економічних показників із такими промислово розвиненими державами-членами Євросоюзу як Німеччина, Франція, Італія, Іспанія, Польща (п’ять держав-членів лідерів ЄС-27), а також низки інших економічно розвинутих держав-членів ЄС-27. Також слід зазначити, що порівняльний аналіз за 10-ма (десятьма) показниками продуктивності (ефективності) залізничного транспорту держав-членів ЄС-27 та України здійснюватиметься без урахування таких держав-членів ЄС-27 як Мальта та Кіпр, оскільки це острівні держави, в яких відсутня мережа залізничної транспортної інфраструктури.

Таким чином, реалізація та поглиблення процесів конвергенції щодо продуктивності залізничної транспортної інфраструктури національних економік України та держав-членів ЄС-27, на наш погляд, повинні здійснюватися за етапами, які представлені на рис. 1. Наведена схема має достатньо загальний характер і яка може бути використана для реалізації та поглиблення процесу конвергенції щодо продуктивності залізничної транспортної інфраструктури України та державами-членами ЄС-27, а також щодо порівняння з Україною за обраними критеріями оцінки та аналізу.

Насамперед, при розгляді на першому етапі процесів щодо поглиблення процесів конвергенції України з державами-членами ЄС-27 необхідно визначитися із системою економічних показників, що характеризують продуктивність залізничного транспорту з порівняльними значеннями для всіх держав-членів ЄС-27 та України на сучасному етапі розвитку та в ретроспективному періоді.

Потім на другому етапі даного часткового дослідження процесів поглиблення конвергенції необхідно серед держав-членів ЄС-27 обрати ті країни, які максимально підходять за своїми параметрами для порівняльного аналізу зазначених вище показників продуктивності (ефективності роботи) залізничного транспорту України з аналогічними показниками обраних в ЄС-27 країн.

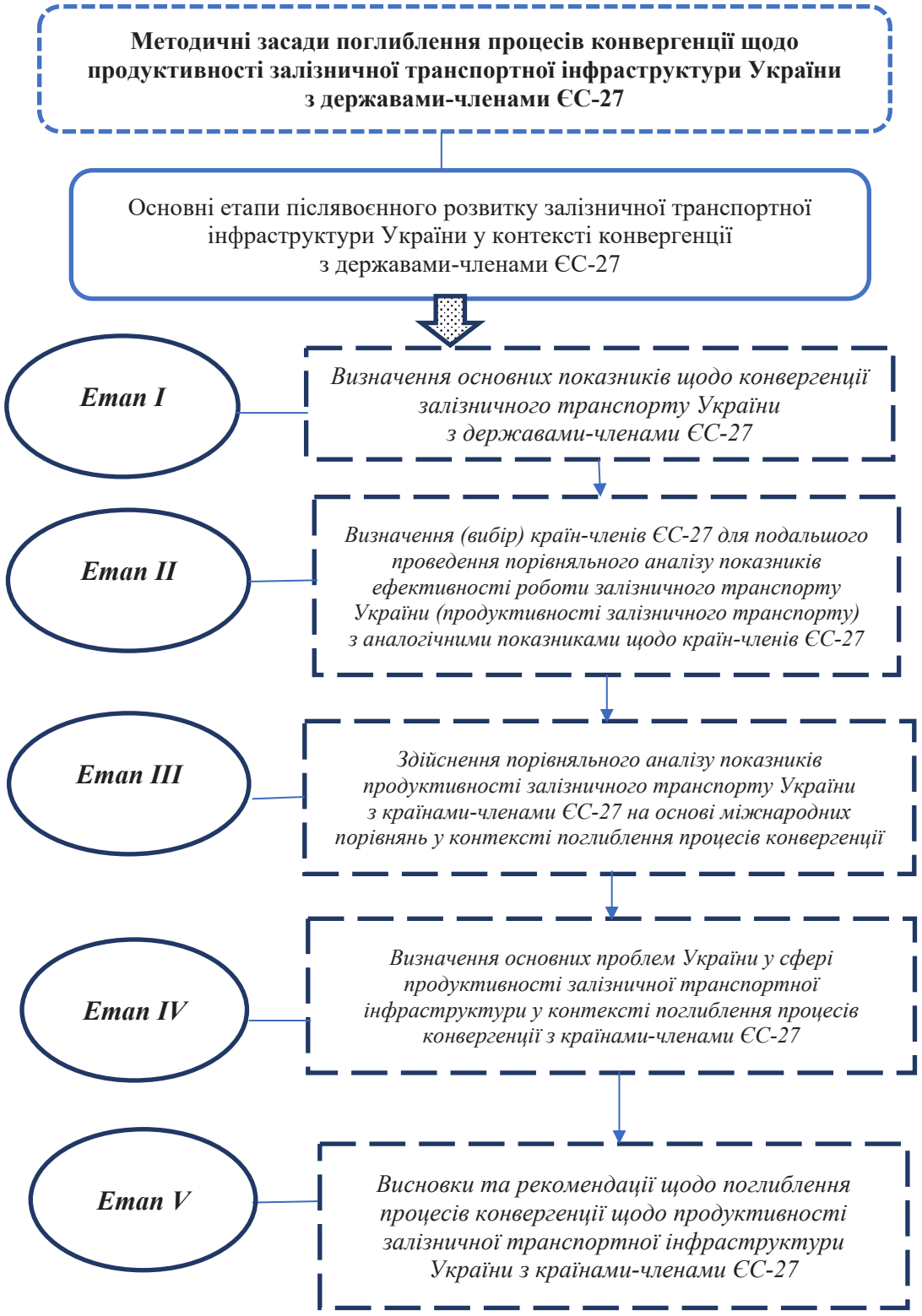

Рис. 1. Етапи поглиблення процесів конвергенції щодо продуктивності залізничної транспортної інфраструктури України з ЄС-27

Джерело: розроблено та складено автором О.Б. Піріашвілі

Далі на третьому етапі нашого дослідження процесу конвергенції необхідно здійснити порівняльний аналіз обраних показників продуктивності залізниць (ефективності роботи) залізничної транспортної інфраструктури України з аналогічними показниками ефективності роботи залізничного транспорту держав-членів ЄС-27.

Після проведення зазначеного аналізу на основі міжнародних порівнянь необхідно зробити відповідні висновки та розробити конкретні рекомендації щодо поглиблення процесів конвергенції в частині продуктивності залізничного транспорту України з ЄС-27.

При визначенні на четвертому етапі даного дослідження основних проблем пов'язаних з поглибленням процесів конвергенції щодо продуктивності залізничної транспортної інфраструктури України з ЄС-27 необхідно, мабуть, виділити три етапи (часові періоди). Перший етап (період) – це довоєнний період, другий етап (період) – це повномасштабна російська військова агресія на території України та, на кінець, третій етап (період) – це повоєнне відновлення залізничної транспортної інфраструктури України.

І на завершальному п'ятому етапі під час проведення даного дослідження щодо поглиблення процесу конвергенції в частині продуктивності залізничної транспортної інфраструктури України з державами-членами ЄС-27 необхідно буде зробити відповідні висновки та розробити рекомендації щодо основних періодів стану справ на залізничному транспорті країни. Як вже зазначалося вище – це довоєнний, військовий і післявоєнний часові періоди функціонування (роботи) залізничного транспорту країни. При цьому кожен період має свої особливості, чинники та ризики щодо поглиблення процесів конвергенції. Так, питання (проблеми) щодо поглиблення процесів конвергенції щодо продуктивності залізничної транспортної інфраструктури України з ЄС-27 можуть розглядатися, на нашу думку, лише у довоєнний та повоєнний часи. При цьому, якщо в довоєнний період можливо проводити дане часткове дослідження, спираючись на досить надійні статистичні дані, то під час військового та післявоєнного періодів часу провести дане часткове дослідження буде досить складно. Тому в рамках цих часових періодів можна буде дати лише оціночну характеристику продуктивності залізничної транспортної інфраструктури України, спираючись на власну думку та думку різних експертів та фахівців у сфері залізничної транспортної інфраструктури.

У зв'язку із цим, на рис. 2 нами представлені основні процеси даного часткового наукового дослідження процесів поглиблення конвергенції в частині продуктивності залізничного транспорту країни за основними часовими періодами стану політичних, економічних та військових справ у країні в сучасних умовах та реаліях.

Так, досліджуючи наведену організацією Міжнародного союзу залізниць (далі – МСЗ) систему економічних показників продуктивності (ефективності) роботи залізничного транспорту в різних країнах, включаючи Європейські країни, країни Європейського Союзу, Україну, а також США та Канаду, показують, що наша країна до початку повномасштабної російської військової агресії на території нашої країни займала за зазначеними вище показниками одне із провідних місць.

При зіставленні та порівнянні зазначених показників продуктивності залізничного транспорту України було обрано кілька таких передових країн, що входять до ЄС-27, як Німеччина, Франція, Італія, Іспанія та Польща (табл. 1). Проведений аналіз на основі міжнародних порівнянь був зроблений організацією МСЗ за 10-ма (десятьма) економічними показниками, які характеризують продуктивність залізничного транспорту зазначених держав-членів ЄС-27. До цієї системи показників, що характеризують ефективність роботи (функціонування) залізничного транспорту країни, було віднесено наступні 10 економічних показників, а саме:

1. продуктивність вантажних перевезень з розрахунку на 1 км. мережі;

2. продуктивність вантажних перевезень у розрахунку на 1 працівника;

3. продуктивність пасажирських перевезень з розрахунку на 1 км мережі;

4. продуктивність пасажирських перевезень у розрахунку на 1 працівника;

5. ефективність транспортного сполучення;

6. продуктивність локомотивів;

7. продуктивність вагонів;

8. продуктивність залізничних ліній;

9. продуктивність праці у розрахунку кількості працівників на 1 км задіяної мережі;

10. продуктивність праці у розрахунку як пас.-км + т км на 1 працівника.

Рис. 2. Часові періоди наукового дослідження процесів поглиблення конвергенції продуктивності залізничного транспорту України з ЄС-27

Джерело: розроблено та складено автором О.Б. Піріашвілі

Як свідчать дані табл. 1, слід зазначити, що за даними Міжнародного союзу залізниць (далі – МСЗ) за загальною бальною оцінкою ефективності роботи залізниць та рейтингу країн, що входять до складу МСЗ за десятьма показниками, показано, що Україна посідала у довоєнному періоді за продуктивністю залізниць країни четверте (4-те) місце. При цьому за продуктивністю вантажних перевезень на 1-го працівника Україна посідала шосте (6-е) місце, а за продуктивністю вантажних перевезень на 1 км мережі Україна посідала (4-е) четверте місце у міжнародному рейтингу країн.

Проте, в той же час слід зазначити, що за показником продуктивності пасажирських перевезень на 1-го працівника наша країна посідала 12 місце в міжнародному рейтингу країн.

Крім того, слід зупинитися на питанні щодо приватизації на залізничному транспорті в країнах Європи та провідних країнах світу, де слід відмітити, що держави-члени ЄС-27 здійснили розділення економічних функцій надання залізничних транспортних послуг та управління залізничною інфраструктурою за директивою ЄС 91/440 від 29.07.1991 року. Як правило, в ЄС-27 національні залізничні компанії були розділені на окремі підрозділи та незалежні залізничні компанії для розвитку залізничної транспортної інфраструктури, пасажирських та вантажних залізничних перевезень в країні.

У зв'язку із цим, що Україна підписала і ратифікувала Угоду про асоціацію із Євросоюзом у 2014 році, то процеси щодо реформування державної залізниці повинні відбу-

Таблиця 1

Рейтинги наведені Міжнародним союзом залізниць (МСЗ) на основі показників продуктивності залізничного транспорту деяких розвинених держав-членів ЄС-27 та України

Система показників продуктивності залізничного транспорту (окремі показники)	Німеччина		Франція		Іспанія		Італія		Україна	
	Фактичні дані	Місце серед країн МСЗ	Фактичні дані	Місце серед країн МСЗ	Фактичні дані	Місце серед країн МСЗ	Фактичні дані	Місце серед країн МСЗ	Фактичні дані	Місце серед країн МСЗ
Сукупна бальна оцінка та рейтинг країни, розрахований за 10-ма показниками продуктивності залізниці	162	8	219	20	184	13	192	16	104	4
– продуктивність пасажирських перевезень, пас.-км на 1 робітника	311,83	15	548,43	8	682,33	5	508,79	10	426,76	12
– продуктивність вантажних перевезень, т-км на 1 робітника	419,82	17	147,07	33	243,63	24	240,98	25	1848,23	6
– продуктивність вантажних перевезень, т-км на 1 км мережі	3138	16	382,69	39	504,73	37	1139,69	26	10047,96	4
– ефективність транспортного сполучення, т-км нетто + пас-км мережі	5469,96	13	1804,56	32	1918,29	31	3546,50	19	12362,64	3
– продуктивність локомотивів, т-км брутто на 1 локомотив	75968,04	13	54451,78	18	110334,46	10	593,38	40	102758,24	11
– продуктивність вагонів, т-км нетто на 1 вагон	972,01	14	902,27	17	547,19	23	676,77	20	1184,59	12

Джерело: Зведена таблиця із вибіркою по окремих державах-членах ЄС-27 та Україні складена автором О.Б. Піріашвілі на основі [1, с. 63–68]

ватися у світлі зазначених в зазначеній угоді вимог щодо директив ЄС-27. Так, зокрема, основною директивою ЄС 91/440 від 29.07.1991 р. прописано пояснення щодо відокремлення двох секторів у традиційні структури: *1) управління інфраструктурою* та *2) управління перевізним процесом*. Як відмічають експерти, на сучасному етапі розвитку в Європі існує три моделі реформування залізничного транспорту, які прийняті серед країн-кандидатів у члени ЄС, а саме: *1. модель розділення, 2. інтеграційна модель* та *3. холдингова модель*. Так, експерти зазначають, що кожна країна світу обирає та впроваджує певну модель реформування залізничного транспорту самостійно, незважаючи на розмір її території (площу та рельєф країни), а також довжину (протяжність) національної мережі залізничних колій [5, с. 127–129].

До того ж, що ж до питань приватизації на залізничному транспорті, як одного з основних елементів, на нашу думку, процесу поглиблення конвергенції щодо продуктивності залізничного транспорту України з ЄС-27, то слід зазначити про відсутність єдності в цьому питанні (в поглядах на вирішення цієї проблеми) у державах-членах ЄС-27. Так, наприклад, у таких провідних промислово розвинених країнах ЄС-27, як Франція, Німеччина, Швеція, а також такої країни Європи, як Швейцарія і навіть світового економічного лідера США, є власні точки зору щодо приватизації залізничної транспортної інфраструктури країни та розділення зазначеного сектору виробничої інфраструктури національної економіки на декілька окремих організаційних структур у формах приватної та державної власності.

Висновки та перспективи подальших досліджень у даному напрямі. Все сказане вище дає змогу зробити наступні висновки з даного часткового дослідження, а саме: *по-перше*, поглиблення процесів конвергенції в частині продуктивності залізничного транспорту України з ЄС-27 виступає специфічним явищем, яке обумовлює певну готовність країни до євроінтеграції, зокрема, в сфері залізничної транспортної інфраструктури економіки країни; *по-друге*, специфіка та особливості стану та розвитку залізничного транспорту країн, що порівнюються, обумовлюють методичні підходи до аналізу та оцінки процесів поглиблення конвергенції в частині продуктивності залізничного транспорту України з ЄС-27 на основі міжнародних порівнянь і, *по-третє*, різноманітність та множинність політичних, економічних, інституціональних, природних, географічних та соціальних чинників та інших умов кожної країни, яка підлягає порівняльному аналізу, значною мірою знаходять відбиток у значеннях економічних показників продуктивності залізничного транспорту, що, відповідно, віддзеркалюється в різниці цих значень показників продуктивності залізничного транспорту по країнах на основі міжнародних порівнянь.

Підсумовуючи, слід сказати, що подальші дослідження процесів поглиблення конвергенції в частині продуктивності залізничного транспорту України з ЄС-27 доцільно виконувати за наступними напрямками, як пошук та удосконалення методичних підходів до аналізу та оцінки зазначених процесів та явищ, а також удосконалення теоретичних засад та розширення інформаційної бази в зазначеному напрямі наукового дослідження в сучасних умовах європейських викликів, що стоять перед Україною.

ЛІТЕРАТУРА

1. Ейтутіс Г., Карпов В., Никифорук О. Міжнародний вимір продуктивності залізничного транспорту України як основа вибору напрямів його модернізації. *Економіст.* 2014. № 5. С. 63–68.

2. Піріашвілі Б.З. та ін. Засади модернізації виробничої інфраструктури України. Київ : ДУ "Ін-т екон. та прогнозув. НАН України", 2014. 276 с.

3. Никифорук О.І. Модернізація наземних транспортних систем України : монографія. Київ : ДУ "Ін-т екон. та прогнозув. НАН України", 2014. 440 с.

4. Цвєтов Ю.М., Макаренко А.Д., Лашко А.Д. та ін. Залізничний транспорт України на порозі реформування. Київ : ДЕТУТ, 2008. 189 с.

5. Кривопішин О.М., Ейтутіс Г.Д. Господарська діяльність залізниці: історія, сьогодення, перспективи розвитку. Ніжин : ТОВ "Видавництво "Аспект-Поліграф", 2011. 248 с.

6. Ейтутіс Г.Д. та ін. Економіка залізниці: історія, сьогодення, перспективи розвитку / за ред. Г.Д. Ейтутіса, О.М. Кривопішина. Ніжин : ТОВ "Видавництво "Аспект-Поліграф", 2014. 292 с.

7. Піріашвілі О.Б. Особливості продуктивності залізничного транспорту України на сучасному етапі розвитку. *Економіка та суспільство.* 2022. № 46. URL: https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/2067 (дата звернення 14.12.2023).

8. Обруч Г.В. Розвиток послуг підприємств залізничного транспорту на основі розбудови цифрових платформ. *Підприємництво та інновації.* 2019. Вип. 10. С. 69–73.

REFERENCES

1. Ejtutis, H. Karpov, V. Nykyforuk, O. (2014), International dimension of Ukrainian railway transport productivity as a basis for choosing its modernization directions, *Ekonomist,* vol. 5, pp. 63-68.

2. Piriashvili, B. Z., Chirkin, B. P., Nikiforuk, O. I., Karpov, V. M. and other (2014), *Zasady modernizatsii vyrobnychoi infrastruktury Ukrainy* [Principles of modernization of the production infrastructure of Ukraine], DU "In-t ekon. ta prohnozuv. NAN Ukrainy", Kyiv, Ukraine.

3. Nykyforuk, O. I. (2014), *Modernizatsiia nazemnykh transportnykh system Ukrainy: monohrafiia* [Modernization of land transport systems of Ukraine: monograph], DU "In-t ekon. ta prohnozuv. NAN Ukrainy", Kyiv, Ukraine.

4. Tsvietov, Yu. M., Makarenko, A. D., Lashko, A. D. ta in. (2008), Zaliznychnyj transport Ukrainy na porozi reformuvannia [Railway transport of Ukraine is on the verge of reform], DETUT, Kyiv, Ukraine.

5. Kryvopishin, O. M. Eitutis, G. D. (2011), *Hospodars'ka diial'nist' zaliznytsi: istoriia, s'ohodennia, perspektyvy rozvytku* [Economic activity of the railway: history, present, development prospects], TOV "Vydavnytstvo "Aspekt-Polihraf", Nizhyn, Ukraine.

6. Eitutis, G. D., Kryvopishin, O. M., Fedorko, I. P., Osovyk, V. M., and Semenyuk, M. S. (2014), *Ekonomika zaliznytsi: istoriia, s'ohodennia, perspektyvy rozvytku* [Railway economy: history, present, development prospects], TOV "Vydavnytstvo "Aspekt-Polihraf", Ukraine.

7. Piriashvili, O. (2022), Features of rail transport productivity in Ukraine at the current stage of development. *Economy and Society*, no. (46), 8 pp. DOI: https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-46-60. (accessed December 14, 2023).

8. Obruch, H. V. (2019), Development of services of railway transport enterprises based on the development of digital platforms. *Pidpryiemnytstvo ta innovatsii,* no. (10), pp. 69–73.

Стаття надійшла до редакції
04 грудня 2023 р.