

залізничному транспорті в сучасних умовах/ Н.Є. Каличева, О.А. Мельник, О.В. Рубльов //Науковий огляд. Науковий журнал. – Київ, ТОВ «Меганом», 2018. – Вип. 4 (47). -С. 6-17.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.145537

УДК 656.2:339

## РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В КОНТЕКСТІ РОЗШИРЕННЯ ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА: ІНСТИТУЦІЙНИЙ АСПЕКТ

*Корінь М.В., к.е.н., докторант (УкрДУЗТ)*

*В статті вивчено досвід європейських країн в сфері реалізації проектів транскордонної співпраці за участю залізниць. Констатовано, що поглиблення співробітництва європейських країн в сфері розширення інфраструктури транспортно-логістичного обслуговування, зокрема і на залізничному транспорті, є результатом сформованого в Європі інституційного середовища. Встановлено, що для забезпечення інфраструктурного розвитку українських залізниць в межах європейського транспортно-логістичного простору має якісно змінитися інституційне середовище реалізації структурних перетворень на залізничному транспорті в частині створення інституційного підґрунтя для використання переваг транскордонної співпраці. Розкрито інституційні передумови розширення транскордонного співробітництва залізничного транспорту України в аспекті забезпечення його інфраструктурного розвитку.*

*Ключові слова: залізничний транспорт, транскордонне співробітництво, інституційні передумов, інституційне середовище, розвиток.*

## РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В КОНТЕКСТЕ РАСШИРЕНИЯ ТРАНСГРАНИЧНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО: ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ

*Корінь М.В., к.э.н., докторант (УкрГУЖТ)*

*В статье изучен опыт европейских стран в сфере реализации проектов трансграничного сотрудничества с участием железных дорог. Констатируется, что углубление сотрудничества европейских стран в сфере расширения инфраструктуры транспортно-логистического обслуживания, в том числе и на железнодорожном транспорте, является результатом сложившейся в Европе институциональной среды. Установлено, что для обеспечения инфраструктурного развития украинских железных дорог в пределах европейского транспортно-логистического пространства необходимо качественно изменить институциональную среду реализации структурных преобразований на железнодорожном транспорте, в части создания институциональных основ для использования преимуществ трансграничного сотрудничества. Раскрыты институциональные предпосылки расширения*

*трансграничного сотрудничества железнодорожного транспорта Украины в аспекте обеспечения его инфраструктурного развития.*

*Ключевые слова: железнодорожный транспорт, трансграничное сотрудничество, институциональные предпосылок, институциональная среда, развитие.*

## **DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT IN THE CONTEXT OF EXTENSION OF TRANSBORDER COOPERATION: INSTITUTIONAL ASPECTS**

*Korin M.V. candidate of economic sciences, doctoral student (USURT)*

*The article states that with the change of EU neighborhood policy the scope of transborder cooperation of countries in the sphere of development of transport and logistics services infrastructure has considerably increased. The experience of European countries in the field of implementation of cross-border cooperation projects involving railways has been studied. It was stated that deepening of cooperation of European countries in the sphere of expanding the infrastructure of transport and logistics services, in particular on railway transport, is the result of the institutional environment established in Europe. It is proved that despite the active efforts of the Government and PJSC «Ukrzaliznytsja» in the direction of expanding international cooperation, the scope of cross-border cooperation of rail transport is rather small at present. It was established that in order to ensure the infrastructure development of Ukrainian railways within the European transport and logistics area, the institutional environment for the implementation of structural transformations in rail transport should be qualitatively changed in terms of creating an institutional basis for the benefits of cross-border cooperation. It was substantiated that institutional changes should relate to two aspects: the definition of legal bases for implementation of cross-border cooperation projects with the participation of PJSC «Ukrzaliznytsja» and the establishment of forms and mechanisms for their state support. The institutional conditions for expanding cross-border cooperation of railway transport of Ukraine in the aspect of ensuring its infrastructure development are revealed. These institutional conditions determine measures to improve the legislative, regulatory and organizational methodology of cross-border cooperation of railways, as well as establish the features of financial and credit guarantees and investment support for cross-border transactions involving rail transport.*

*Keywords: railway transport, cross-border cooperation, institutional preconditions, institutional environment, development.*

**Постановка проблеми.** Транзитний потенціал залізничного транспорту України в усі часи виступав ключовим чинником підтримання конкурентних позицій нашої країни на світовій арені економічних зв'язків. Зі зміною геополітичної ситуації в світі та переглядом української інтеграційної політики відбулися зрушення і в системі транспортно-логістичних комунікацій. Поява нових та зміна існуючих глобальних транспортно-логістичних маршрутів призвели до втрати значного обсягу

транзитних вантажів та відповідно, негативно вплинули на фінансово-економічні можливості вітчизняного залізничного транспорту.

Величезний потенціал для активізації процесів розвитку залізничного транспорту України та використання його транзитних можливостей має політико-економічне співробітництво нашої країни в рамках реалізації Стратегії інтеграції з країнами ЄС. Адже, по-перше, подальше розширення співпраці в межах ЄС буде сприяти нарощенню торгівлі, а, відповідно,

і зростанню вантажопотоків, а, по-друге, зміцнення співпраці з європейськими країнами надає можливість для реалізації спільних інфраструктурних проектів і програм, орієнтованих на покращення транспортно-логістичного обслуговування в системі глобальних транспортних коридорів за рахунок конвергенції рівня інфраструктурного розвитку ПАТ «Укрзалізниця» з залізницями європейських країн.

Попри значні зусилля Уряду та керівництва ПАТ «Укрзалізниця» в напрямку поглиблення як фінансово-економічного, так і транспортно-логістичного співробітництва з країнами ЄС, наразі повноцінне використання залізничним транспортом потенціалу транскордонної співпраці обмежується відсутністю дієвого інституційного середовища. Наявність інституційних прогалин та слабкість інститутів розвитку унеможливають залучення досвіду та фінансових ресурсів розвинутих європейських країн для реалізації проектів розвитку українських залізниць за програмами Європейського інструменту сусідства та партнерства. Враховуючи активні зусилля керівництва країни в напрямку поглиблення інтеграції України до ЄС та включення ПАТ «Укрзалізниця» в систему європейських транспортних коридорів, виникає необхідність вивчення європейського досвіду з реалізації проектів транскордонної співпраці за участю залізничного транспорту та визначення інституційних засад розширення транскордонної співпраці в аспекті нівелювання асиметрій інфраструктурного розвитку галузі.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Проблема формування інституційного середовища та визначення дієвих інституційних засад розвитку економіки України в цілому, і залізничного транспорту, зокрема, є об'єктом дослідження багатьох вітчизняних науковців. Особливий науковий інтерес представляють праці таких вчених вітчизняної наукової школи, як В. Геєця, В.

Диканя, В. Новицького, В. Овчиннікової, І. Островського, О. Поліщук, В. Решетило, Г. Стадник, Н. Якименко та інших [1-7]. Інституційному забезпеченню транскордонного співробітництва присвятили свої наукові публікації В. Борщевський, В. Засадко, К. К. Куцаб-Бонк, Н. Павліха, І. Скороход [8-11], які встановили основні перешкоди розвитку транскордонного співробітництва в сучасних умовах європейської інтеграції України та визначили інституційні чинники транскордонної конвергенції.

Відаючи належне науковим надбанням даних вчених, варто відзначити, що в більшості наукових публікаціях спостерігається брак уваги дослідників до інституційних засад розвитку залізничного транспорту в контексті розширення транскордонної співпраці. Саме тому, *метою даної статті* є аналіз європейського досвіду в сфері реалізації проектів транскордонної співпраці за участю залізниць та розкриття інституційних засад розширення транскордонної співпраці в аспекті нівелювання асиметрій інфраструктурного розвитку вітчизняного залізничного транспорту.

### **Виклад основного матеріалу.**

Сьогочасна концепція транскордонної співпраці розглядає транскордонне співробітництво, головним чином, в аспекті подолання диспропорцій в економічному та територіальному розвитку сусідніх регіонів. Як визначено «Європейською рамковою Конвенцією про транскордонне співробітництво між територіальними громадами та властями» транскордонне співробітництво - це спільні дії, спрямовані на посилення та поглиблення добросусідських відносин між територіальними общинами або територіальними владами, що знаходяться під юрисдикцією двох або кількох Договірних Сторін, а також на укладання з цією метою будь-яких необхідних угод або досягнення домовленостей [12].

Організаційною основою реалізації співробітництва в рамках прикордонних

територій є так звані євро регіони. Україна у 2004 році також активно долучилася до процесу створення євро регіонів, прийняттям основного законодавчого документу, що регламентує різні аспекти здійснення транскордонної співпраці, Закону України «Про транскордонне співробітництво» [13].

Однак, з розширенням меж європейського простору та зміною політики сусідства ЄС трансформувалися й масштаби та сфери реалізації транскордонної співпраці. Європейськими країнами активно реалізуються програми та проекти транскордонного співробітництва в галузі сільського господарства, медицини, науки, транспорту тощо. Особливий розмах носять проекти з формування загальноєвропейського транспортно-логістичної мережі, що стосуються створення розвиненої транспортно-складської інфраструктури з надання інтегрованих послуг. В більшості випадках ці проекти реалізуються в рамках виконання п'яти регіональних (європейських) програм, що спрямовані на впровадження логістичних принципів в діяльність транспорту, а саме [14]:

- програма TEN (Trans European Network—Транс-Європейська мережа);
- програма TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment — Оцінка потреб транспортної інфраструктури);
- програма TIRS (Transport Infrastructure Research Study—Вивчення транспортної інфраструктури);
- програма PEC (Pan European Corridors — Пан'європейські коридори);
- програма PETA (Pan European Transport Areas—Пан'європейські транспортні зони).

Величезні масштаби має і така європейська програма розвитку транспортно-комунікаційних зв'язків, як TEDIM (Telematics in Foreign Trade Logistics and Delivery Management), що спрямована на [15]:

- прискорення просування вантажопотоків, особливо через міждержавні кордони;

- кооперацію на добровільній і взаємовигідній основі держав і приватних компаній у розробленні логістичних проектів, а також у застосуванні новітніх технологій і процедур електронного обміну даними та їх обробки;

- максимальне врахування вимог користувачів цих технологій і процедур виходячи з умов їх застосування;

- надання приватним компаніям вирішальної ролі в розвитку програми;

- координацію співробітництва держав і приватних компаній у розробленні та експертизі нових ідей, пов'язаних з розвитком програми, пошуком партнерів і джерел фінансування проектів, тощо.

Досить показовими є і проекти співробітництва окремих європейських країн в рамках створення спільної інфраструктури транспортно-логістичного обслуговування. Зокрема, успішно діє транспортно-логістичний кластер на кордоні Данії й Німеччини, розвивається і спільний білорусько-польський транспортно-логістичний центр «Бремено-Брузні».

Активно реалізується і проект будівництва високошвидкісної магістралі «Москва-Казань» за підтримки німецького банку «Deutsche Bank» та ВАТ «РЖД» [16].

Варто відзначити, що саме німецькі залізниці та ВАТ «РЖД» найбільш активно в рамках європейського простору реалізують проекти транскордонної співпраці. Зокрема, між цими компаніями налагоджено механізми обміну досвідом в сфері розвитку високошвидкісного руху, утримання інфраструктури та управління транспортно-будівельними об'єктами [17], досить успішно діють спільні підприємства з транспортно-логістичного обслуговування (Trans Eurasia Logistics GmbH) [18].

В значній мірі поглиблення співробітництва європейських країн в сфері розширення інфраструктури транспортно-логістичного обслуговування,

зокрема і на залізничному транспорті, є результатом сформованого в Європі інституційного середовища, і, в першу чергу, тієї активної державної підтримки, що надається для реалізації проектів інфраструктурного розвитку. На загальноєвропейському рівні важливу роль у відновленні та модернізації інфраструктури залізниць мають такі вагомні інституції розвитку залізничного транспорту, як Європейське агентство з питань залізничного транспорту, Європейська консультативна рада з дослідження залізниць, Європейська асоціація з експлуатаційної сумісності залізниць, Європейське товариство із фінансування закупівель залізничного рухомого складу, європейська асоціація із залізничних колісних пар, Європейська федерація підрядчиків залізничних колісних деталей, тощо [19]. Ці структури виконують роль свого роду координатора проектів розвитку інфраструктури європейських залізниць, підтримуючи їх як в фінансовому, так і організаційному аспектах.

Однак, не лише ці інституції послужили основою для динамічного відновлення інфраструктури європейських залізниць. Провідне значення для реалізації інфраструктурних перетворень на залізницях більшості європейських країн мала як політика економічного розвитку, так і наявність в державі інституційно зрілого середовища, сформовано на поєднанні дієвих інститутів розвитку й ефективних інструментів державної підтримки.

В підтвердження цієї тези варто привести досвід Німеччини, де інституційне середовище представлене спеціалізованими банками розвитку, наприклад, такими, як Deutsche Bank. Такого роду інститути є інструментами підтримки державної політики в сфері розвитку не лише технологій, інновацій, але й залізничної інфраструктури. Держава ж свою чергу не лише виділяє дотації на фінансування, зокрема, приміських пасажирських перевезень, але й проводить

тарифне регулювання, контроль за безпекою руху й екологією, здійснює ліцензування та сертифікацію через спеціальний державний орган – Федеральне управління залізниць Німеччини. Окрім цього в питаннях фінансування проектів розвитку залізничної інфраструктури Німеччина тісно співпрацює з такими європейськими фондами, як Європейським фонд регіонального розвитку (ERDF) та фонд, що підтримує проекти з розвитку Трансєвропейської мережі TEN.

Саме досвід Німеччини яскраво доводить той факт, що темпи розвитку економіки країни та таких її базових галузей, як залізничний транспорт, наряду залежать від якості сформованого в державі інституційного середовища. Такої ж думки дотримується і Д. Мачерет, Н. Валєєв та А. Кудрявцева, зазначаючи, що «реалізація інфраструктурних проектів само по собі здійснює позитивний вплив на зростання економіки, однак без відповідної інституційної підтримки економіка не буде розвиватися динамічно, а ефекти від інфраструктурного розвитку будуть обмежені через низьку якість інститутів» [20].

ПАТ «Укрзалізниця» останніми роками також активно розвиває співпрацю з польськими, литовськими, грузинською та азербайджанською залізницями як в напрямку формування нових контейнерних і пасажирських маршрутів, так і в сфері технологічного та транспортно-логістичного співробітництва. В рамках відродження «Шовкового шляху» реалізуються заходи з розширення співпраці з представництвами Китаю і Казахстану. Попри це, масштаби транскордонної співпраці ПАТ «Укрзалізниця» варто визнати досить незначними. Для залучення транзитних вантажів сьогодні на залізничному транспорті необхідно підвищити до рівня ЄС якість транспортно-логістичного обслуговування, що потребує, відповідно, подолання, притаманних галузі, асиметрій в інфраструктурному розвитку.

Грунтуючись на вище визначеному, необхідно констатувати, що для забезпечення інфраструктурного розвитку українських залізниць в межах європейського транспортно-логістичного простору, в першу чергу, має якісно змінитися інституційне середовище реалізації структурних перетворень на залізничному транспорті в частині створення інституційного підґрунтя для використання переваг транскордонної співпраці. Інституційні зміни мають стосуватися двох аспектів: визначення правових основ реалізації проектів транскордонної співпраці за участю ПАТ «Укрзалізниця» та встановлення форм і механізмів їх державної підтримки. Адже, по-перше, наразі ПАТ «Укрзалізниця» не є суб'єктом транскордонної співпраці і реалізує проекти співробітництва в рамках окремих угод. По-друге, стримуючим фактором для реалізації інфраструктурних проектів розвитку в рамках транскордонної співпраці є наявність інституційних прогалин, зокрема в частині діючих стандартів і політики транспортно-логістичного обслуговування на залізничному транспорті, що і обмежує інтеграційні можливості для вітчизняних залізниць.

Безумовно, що процес формування ефективного інституційного середовища є досить складним, тривалим та пов'язаний не лише зі створенням дієвої нормативно-правової бази, а й з формування відповідним інститутів транскордонної співпраці, зміною рівня культури та відповідальності суб'єктів залізничного транспорту.

Враховуючи те, що процес формування інституційного середовища пов'язаний зі зміною законодавчо-правових основ реалізації транскордонної співпраці, які реалізуються на рівні держави, та з трансформацією політики розвитку залізничного транспорту, інституційні зміни мають відбуватися на двох рівнях управління: на державному та на рівні ПАТ «Укрзалізниця». Інституційні передумови розширення транскордонного

співробітництва залізничного транспорту України в аспекті забезпечення його інфраструктурного розвитку розкрито на таблиці 1.

Відповідно до цього, у площині створення дієвого інституційного підґрунтя розвитку залізничного транспорту в контексті розширення транскордонної співпраці на державному рівні необхідно:

- внести зміни до нормативно-правових актів, які регулюють правові відносини в сфері транскордонного співробітництва, законодавчо закріпивши повноваження ПАТ «Укрзалізниця» у реалізації транскордонної співпраці, розширивши у відповідності з пріоритетами розвитку галузі та країн ЄС мету і форми державної підтримки розвитку транскордонного співробітництва за участю залізничного транспорту;

- забезпечити імплементацію в національне законодавство ряду Директив і Регламентів ЄС щодо залізничного транспорту, а також гармонізувати діючі технічні, інформаційні, адміністративні, екологічні та інші стандарти з вимогами ЄС;

- розробити Концепцію та Стратегію розвитку залізничного транспорту в контексті розширення транскордонного співробітництва, визначивши стратегічні пріоритети, напрямки та інструментарій поглиблення такої співпраці;

- при Міністерстві інфраструктури України на рівні Департаменту міжнародного співробітництва створити Центр підтримки розвитку транскордонного співробітництва залізничного транспорту, що опікуватиметься питанням створення платформ для співпраці ПАТ «Укрзалізниця» як з окремими європейськими залізничними компаніями, так і з різного роду суб'єктами діяльності країн ЄС (наприклад, інвестиційні та страхові фонди, банківські установи, європейські виробники продукції для залізничного транспорту тощо).

*Таблиця 1.*

*Інституційні передумови розширення транскордонного співробітництва залізничного транспорту України в аспекті забезпечення його інфраструктурного розвитку*

	На рівні держави	На рівні ПАТ «Укрзалізниця»
Законодавчо-нормативне забезпечення транскордонної співпраці залізниць	<p>Визначити статус ПАТ «Укрзалізниця» в якості суб'єкта транскордонної співпраці, внесенням відповідних змін до Закону України «Про транскордонне співробітництво», визначити у відповідності з пріоритетами розвитку галузі та країн ЄС мету і форми державної підтримки розвитку транскордонного співробітництва за участю залізничного транспорту.</p> <p>Забезпечити імплементацію в національне законодавство ряду Директив і Регламентів ЄС щодо залізничного транспорту, а також гармонізувати діючі технічні, інформаційні, адміністративні, екологічні та інші стандарти з вимогами ЄС.</p> <p>Розробити Концепцію та Стратегію розвитку залізничного транспорту в контексті розширення транскордонного співробітництва, визначивши стратегічні пріоритети, напрямки та інструментарій поглиблення такої співпраці. Модернізувати митне та податкове законодавство в частині введення економіко-правових інструментів підтримки залізничного транспорту.</p> <p>Привести у відповідності з нормами ЄС положення Законів України «Про інтелектуальну власність», «Про концесію», «Про спеціальні режими інвестиційної діяльності в окремих областях», «Про логістичну діяльність» та інші</p>	<p>Внести зміни до Стратегії розвитку залізничного транспорту України, визначивши транскордонне співробітництво в якості стратегічного пріоритету розвитку галузі</p>
Організаційно-методичне забезпечення транскордонного співробітництва залізниць	<p>Забезпечити створення при Міністерстві інфраструктури України на рівні Департаменту міжнародного співробітництва Центру підтримки розвитку транскордонного співробітництва залізничного транспорту.</p> <p>Розробити стандарти, технології складання статистичної інформації щодо транскордонної співпраці.</p> <p>Забезпечити спрощення процедури реєстрації та перереєстрації транскордонних проектів і програм, механізми залучення інвестиційних ресурсів за принципами державно-приватного партнерства тощо</p>	<p>Розробити типовий проект Угоди та меморандуму про розвиток транскордонної співпраці в стратегічно важливих для залізничного транспорту напрямках інфраструктурного розвитку.</p> <p>Сформувати базу стратегічних для залізничного транспорту проектів, що можуть бути виконані на засадах транскордонної співпраці.</p> <p>Сформувати базу даних потенційних партнерів для реалізації проектів транскордонної співпраці. Реалізувати просвітницькі заходи серед всього кадрового складу ПАТ «Укрзалізниця» з метою роз'яснення переваг реалізації інфраструктурних проектів розвитку на засадах транскордонної співпраці;</p> <p>Організувати проведення конкурсно-презентаційних заходів для ознайомлення потенційних до співпраці партнерів з реальним становищем на залізничному транспорті України та перспективними для реалізації інфраструктурними й іншого роду проектами розвитку тощо</p>
Фінансово-кредитне гарантування та інвестиційне забезпечення транскордонної співпраці залізниць	<p>Розробити й забезпечити виконання державної програми підтримки транскордонних проектів розвитку залізничного транспорту.</p> <p>Забезпечити державне гарантування та страхування інвестиційних транскордонних угод за участю залізничного транспорту тощо</p>	<p>Розробити систему обліку інформації щодо транскордонної співпраці.</p> <p>Розробити механізми оцінювання привабливості транскордонних проектів тощо</p>

Надзвичайно важливе значення для активізації проектів транскордонної співпраці на залізничному транспорті має державна підтримка. Саме тому, на державному рівні має бути передбачена не лише система субсидій і дотацій для ПАТ «Укрзалізниця», але й реалізовано цілий комплекс організаційно-методичних заходів щодо сприяння активізації процесів транскордонної співпраці. По-перше, потребують спрощення процедура реєстрації та перереєстрації транскордонних проектів і програм, механізми залучення інвестиційних ресурсів за принципами державно-приватного партнерства. По-друге, мають змінитися підходи до оподаткування інвестиційно-інноваційної діяльності на залізничному транспорті в частині як введення спеціальних податкових пільг, так і покращення державного гарантування кредитних і інвестиційних позик. По-третє, необхідно забезпечити спрощення митних процедур та гармонізувати вітчизняне митне законодавство зі стандартами ЄС.

Для активізації процесів транскордонної співпраці ПАТ «Укрзалізниця» має реалізувати такий комплекс заходів:

- визначити розширення транскордонного співробітництва в якості стратегічного пріоритету розвитку галузі, здійснивши, відповідно, зміни у Стратегії розвитку залізничного транспорту України та визначивши ключові завдання поглиблення такої співпраці;

- розробити типовий проект Угоди та меморандуму про розвиток транскордонної співпраці в таких стратегічно важливих для залізничного транспорту напрямках, як техніко-технологічний розвиток та інноваційне партнерство, інвестиції, кадри, енергоефективність та екологія, тощо;

- провести моніторинг та сформувати базу стратегічних для залізничного транспорту проектів, що можуть бути виконанні на засадах транскордонної співпраці;

- вивчити та сформувати базу даних потенційних партнерів для реалізації транскордонної співпраці, у тому числі у відповідності зі стратегічними сферами розвитку залізничного транспорту;

- реалізувати просвітницькі заходи серед всього кадрового складу ПАТ «Укрзалізниця» з метою роз'яснення переваг реалізації інфраструктурних проектів розвитку на засадах транскордонної співпраці;

- організувати проведення конкурсно-презентаційних заходів для ознайомлення потенційних до співпраці партнерів з реальним становищем на залізничному транспорті України та перспективними для реалізації інфраструктурними й іншого роду проектами розвитку тощо.

**Висновок.** Таким чином, транскордонне співробітництво на сьогоднішній день є одним із тих дієвих інструментів, який дозволить подолати наявний інфраструктурний розрив між рівнем розвитку залізничного транспорту України та країн ЄС. З метою використання потенціалу транскордонного співробітництва в рамках реалізації інфраструктурних проектів розвитку ПАТ «Укрзалізниця» передусім необхідно якісно змінити інституційне середовище реалізації структурних перетворень на залізничному транспорті в частині створення інституційного підґрунтя для використання переваг такого роду співпраці. Розкриті інституційні передумови визначають заходи з удосконалення законодавчо-нормативного та організаційно-методичного забезпечення транскордонного співробітництва залізниць, а також встановлюють особливості фінансово-кредитного гарантування та інвестиційного забезпечення транскордонних угод за участю залізничного транспорту.

### ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Новий курс: реформи в Україні. 2010–2015 [Текст]: національна



- доповідь / [за заг. ред. В. М. Гейця та ін.]. – К. : НВЦ НБУВ, 2010. – 232 с.
2. Дикань В.Л. Удосконалення механізмів державного управління розвитком залізничної галузі України у євроінтеграційному векторі [Текст] / В.Л. Дикань, Г.Є. Островерх // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2018. - № 62. – С. 11-19.
3. Новицький В.Є. Інституційні засади інноваційної економіки: міжнародний досвід та вітчизняна практика [Текст]: монографія // [за заг. ред. В. Є. Новицького]. – К. : НАУ, 2005. – 200 с.
4. Овчиннікова В.О. Особливості державного регулювання розвитку залізничного транспорту в Україні [Текст] / В.О. Овчиннікова // Економіка і суспільство. – 2017. - № 12. – С. 129-135.
5. Інституційні фактори стійкого розвитку регіональних соціально-економічних систем [Текст]: монографія / В. П. Решетило, Г. В. Стадник, І. А. Островський та ін. ; [за заг. ред. В. П. Решетило] ; Харк. нац. акад. міськ. госп-ва. – Х. : ХНАМГ, 2013. – 241 с.
6. Поліщук О. В. Інноваційно-інституційне середовище в Україні [Електронний ресурс] / О. В. Поліщук // Проблеми системного підходу в економіці : електронне наукове фахове видання. – 2010. – № 1. – Режим доступу : <http://www.nbuuv.gov.ua/e-journals/PSPE/index.html>. - Назва з екрану.
7. Якименко Н.В. Системно-структурний підхід до формування інституційного середовища залізничного транспорту [Текст] / Н.В. Якименко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2012. - № 39. – С. 190-198.
8. Борщевський В. Українсько-польське економічне співробітництво у світлі сучасних теорій оптимізації [Текст] / В. Борщевський // Актуальні проблеми економіки. – 2009. – № 9 (99). – С. 11-18.
9. Засадко В. Транскордонне співробітництво України : тенденції, проблеми та перспективи розвитку / В. Засадко [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.nbuuv.gov.ua/old\\_jrn/Soc\\_Gum/Nvamu\\_ekon/2009\\_7/09zvvcpr.pdf/](http://www.nbuuv.gov.ua/old_jrn/Soc_Gum/Nvamu_ekon/2009_7/09zvvcpr.pdf/). – Назва з екрану.
10. Куцаб-Бонк К. К. Інституційні чинники транскордонно і конвергенції і в умовах сучасного етапу європейсько і інтеграції України [Текст] / К. К. Куцаб-Бонк // Наукові записки Національного університету «Острозька академія». – 2016. – Вип. 2(30). – С. 14-18
11. Павліха Н. Транскордонне співробітництво і міжрегіональна інтеграція як чинники сталого просторового розвитку регіону / Н. Павліха, І. Скороход [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.nbuuv.gov.ua/old\\_jrn/soc\\_gum/en\\_re/2008\\_5\\_3/zbirnik\\_RE\\_3\\_79.pdf/](http://www.nbuuv.gov.ua/old_jrn/soc_gum/en_re/2008_5_3/zbirnik_RE_3_79.pdf/). – Назва з екрану.
12. Європейська рамкова конвенція про транскордонне співробітництво між територіальними громадами або властями. – Мадрид, 21 травня 1980 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995\\_106](http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995_106). – Назва з екрану.
13. Про транскордонне співробітництво: Закон України № 1861-IV від 24 червня 2004 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1861-15>. - Назва з екрану.
14. The Trans European Transport Network. — Luxembourg: Office for official publications of the European Communities, 2001. — 83 р.
15. Что представляет собой программа TEDIM для информационной поддержки логистики? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://uchebnik.online/uchebniki-logistika/chto-predstavlyayet-soboy-programma-tedim-dlya-38172.html>. - Загл. с экрана.
16. РЖД: Немецкий консорциум вложит в магистраль Москва - Казань 2,7 млрд евро [Электронный ресурс]. – Режим доступа:

<http://vsekommentarii.com/news/2016/11/08/12089396.htm>. - Загл. с экрана.

17. ОАО «РЖД» в мировой транспортной системе [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://inter.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE\\_ID=5009&layer\\_id=3290&refererLayerId=162&id=1356](http://inter.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5009&layer_id=3290&refererLayerId=162&id=1356). – Загл. с экрана.

18. РЖД, «Трансконтейнер», ДБ Мобилити Лоджистикс, ООО «Комбиферкер» и ООО «Польцуг» создали СП – «Trans Eurasia Logistics» [Электронный ресурс]. – Режим доступа:

<https://www.finam.ru/analysis/newsitem2C57C/>. – Загл. с экрана.

19. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/content/korisni-posilannya.html>. - Назва з екрану.

20. Мачерет Д. Формирование железнодорожной сети: диффузия эпохальной инновации и экономический рост [Текст] / Д. Мачерет, Н. Валеев, А. Кудрявцева // Экономическая политика. – 2018. - № 1. – Т. 13. – С. 252-279.

DOI 10.18664/338.47:338.45.v%vi%i.145666

УДК 330.341.1:656.2

## ОЦІНКА ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОГО КАПІТАЛУ ВАГОННОГО ДЕПО

*Назаренко І.Л., к.е.н., доцент,  
Новак Ю.Ю., магістр,  
Луценко О.В., магістр (УкрДУЗТ)*

*В статті отримала подальший розвиток методика оцінки рівня інтелектуального капіталу вагонного депо. Система показників його оцінки доповнена показником забезпечення працівниками з вищою освітою на відповідних посадах. Це дозволить більш точно оцінити людський капітал депо (одну з трьох складових його інтелектуального капіталу). Виконані розрахунки рівня інтелектуального капіталу Миколаївського вагонного депо за 2015 – 2017 роки, проаналізовано причини його зміни, надані рекомендації по його підвищенню.*

*Ключові слова: інтелектуальний капітал, методика оцінки, вагонне депо, залізничний транспорт, людський капітал.*

## ОЦЕНКА ИНТЕЛЕКТУАЛЬНОГО КАПИТАЛА ВАГОННОГО ДЕПО

*Назаренко И.Л., к.э.н., доцент,  
Новак Ю.Ю., магистр,  
Луценко О.В., магистр (УкрГУЖТ)*

*В статье получила дальнейшее развитие методика оценки уровня интеллектуального капитала вагонного депо. Система показателей его оценки дополнена показателем обеспечения работниками с высшим образованием на соответствующих должностях. Это позволит более точно оценить человеческий капитал депо (одну из трех составляющих его интеллектуального капитала). Выполнены расчеты уровня интеллектуального капитала Николаевского вагонного депо по 2015 - 2017 годы, проанализированы причины его изменения, даны рекомендации по*

© Назаренко І.Л.,  
Новак Ю.Ю.,  
Луценко О.В.

**Вісник економіки транспорту і промисловості № 63, 2018**