

УДК 338.242.4

М. В. Корінь,

к. е. н., доцент кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом,  
Український державний університет залізничного транспорту

DOI: 10.32702/2306-6792.2019.6.40

## ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ СПІЛЬНИХ ВИРОБНИЦТВ ЗА УЧАСТЮ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ ТРАНСКОРДОННОЇ СПІВПРАЦІ

M. Korin,

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of Department of Economics and Management  
of Industrial and Commercial Business, Ukrainian State University of Railway Transport

### STATE REGULATION OF DEVELOPMENT OF JOINT VENTURES WITH PARTICIPATION OF RAILWAY TRANSPORT IN THE CONDITIONS OF CROSS-BORDER COOPERATION

У статті автором досліджено тенденції розвитку залізничного транспорту, більшість з яких відображає поширення деструктивних процесів у цій галузі. Обґрунтовано першочерговість вирішення питань налагодження матеріально-технічного забезпечення розвитку залізничного транспорту і здійснення реконструкції та модернізації залізничної колії і рухомого складу. Встановлено, що ефективним інструментом подолання наявних деструктивів і забезпечення розвитку залізничної галузі, зокрема її інфраструктурної складової, є активізація процесів міжгалузевої виробничої співпраці на міжнародному рівні за участю залізничного транспорту. На основі ґрунтовного аналізу світової практики реалізації виробничих коопераційних зв'язків встановлено, що найбільш доцільною формою співпраці підприємств залізничного машинобудування, з постачання матеріалів, комплектуючих та агрегатів для залізничної галузі, і, безпосередньо, залізничного транспорту є створення спільних виробництв. Визначено, що реалізація такого роду масштабних інфраструктурних проектів з розбудови залізничного транспорту в значній мірі залежить від державного регулювання цієї сфери і застосування державою інструментів підтримки їх впровадження. Розкрито інструменти сприяння розвитку спільних виробництв за участю залізничного транспорту в умовах розширення транскордонної співпраці.

In the article the author investigates the trends in the development of railway transport, most of which reflects the spread of destructive processes in this industry, namely: reducing the volume of transportation of goods and passengers, the aggravation of the critical level of wear and tear of railway infrastructure and rolling stock and deepening its deficit, in particular locomotive traction, the increase in the cost of material and technical resources to meet the needs of the railway industry, the lack of full compensation for the implementation of preferential transportation, reducing tax preferences for the railway industry. Priority of the decision of questions of adjustment of material support of development of railway transport and implementation of reconstruction and modernization of railway tracks and rolling stock is proved. It is established that an effective tool for overcoming the existing destructive and ensuring the development of the railway industry, in particular its infrastructure component, is the activation of the processes of intersectoral production cooperation at the international level with the participation of railway transport. On the basis of a thorough analysis of the world practice of implementation of production cooperation relations found that the most appropriate form of cooperation of enterprises of railway engineering, supply of materials, components and assemblies for the railway industry, and, directly, rail transport is the creation of joint ventures. It is determined that the implementation of such large-scale infrastructure projects for the development of railway transport largely depends on the state regulation of this sphere and the state's use of tools to support their implementation. The author reveals the tools to promote the development of joint ventures with the participation of rail transport in the context of expanding cross-border cooperation, which are systematized in the following groups as institutional and regulatory, budget and fiscal, customs and tariff, financial and investment, information and advisory tools. The formation of a favorable institutional basis for the development of inter-state production cooperation with the participation of rail transport on the basis of the use of these tools will create prerequisites for increasing the interest of foreign companies in rail transport and the transformation of their ideas about the level of its investment attractiveness.

*Ключові слова: залізничний транспорт, державне регулювання, міжгалузева виробнича кооперація, спільне виробництво, інструменти сприяння розвитку спільних виробництв.*

*Keywords: railway transport, state regulation, intersectoral production cooperation, joint ventures, tools to promote the development of joint ventures.*

#### ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Сьогодні становище державного монополіста залізничної галузі характеризується вкрай негативними тенденціями, що виражаються в

зниженні обсягів перевезень вантажів та пасажирів, загостренні критичного рівня зношеності залізничної інфраструктури та рухомого складу і поглибленні дефіциту останнього,

зокрема локомотивної тяги, зростанні вартості матеріально-технічних ресурсів для забезпечення потреб залізничної галузі, відсутності повноцінних компенсаційних виплат за здійснення пільгових перевезень, скороченні податкових преференцій для залізничної галузі. Вплив низки деструктивних факторів в умовах незавершеності реформаційних перетворень призводить до неабияких фінансових втрат, що за відсутності прийняття конструктивних управлінських рішень може стати каталізатором втрати технічної можливості залізничного транспорту здійснювати перевезення і в кінцевому підсумку зумовити винесення остаточного суворого вердикту щодо його інтеграції в міжнародний транспортно-логістичний простір.

Нині першочергового вирішення потребує питання організації належного матеріально-технічного забезпечення розвитку залізничного транспорту, у тому числі його виробничо-технологічного комплексу, здійснення реконструкції та модернізації залізничної колії і рухомого складу. Однак вагомими перепонами для виконання зазначених завдань є високий рівень імпортозалежності АТ "Укрзалізниця" та її філій від постачання запчастин і комплектуючих іноземних компаній, залежність від їх цінової політики, що в умовах критичної обмеженості власних фінансових ресурсів унеможливує здійснення належної модернізації та оновлення залізничної інфраструктури і рухомого складу.

Перспективним напрямом подолання зазначених деструктивів і забезпечення розвитку залізничного транспорту в умовах розширення транскордонного співробітництва є поглиблення міждержавної виробничої кооперації як базису створення і подальшого впровадження інтелектуальних та інноваційно-технологічних рішень у залізничній галузі.

### **АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ ТА ПУБЛІКАЦІЙ**

Питання державного регулювання розвитку залізничного транспорту, зокрема в аспекті розширення операційних взаємозв'язків, активно висвітлюється вітчизняними вченими. Особливого зацікавлення викликають публікації таких науковців: В. Гудкова, В. Дикань, Ю. Єлагін, В. Овчиннікова, Г. Озерська, О. Полякова, І. Токмакова, О. Шраменко та ін. [1—8]. Вченими досить детально розкрито питання державного регулювання залізничного транспорту в умовах реформування і на основі аналізу сучасного стану залізничної галузі запро-

поновано напрями удосконалення державної політики у цій сфері.

Відаючи належне науковим здобуткам, варто зазначити, що більш ґрунтовного дослідження потребує питання визначення організаційної форми розширення міждержавної виробничої кооперації за участю залізничного транспорту і уточнення інструментарію державної підтримки її розвитку. У зв'язку з цим метою даної статті визначено необхідність аналізу сучасних організаційних форм міждержавної виробничої кооперації, зокрема у сфері залізничного транспорту, визначення найбільш доцільної форми співпраці і здійснення систематизації дієвих інструментів сприяння розвитку виробничої кооперації на міждержавному рівні.

### **ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ**

Останніми роками відбувається падіння обсягів перевезень, що в умовах зростання їх собівартості, призводить до значного скорочення фінансових можливостей для реалізації інвестиційних проектів інноваційно-технологічної модернізації залізничного транспорту. На тлі критичного зростання рівня зносу залізничної інфраструктури і рухомого складу зменшення видатків на здійснення їх ремонту значно перешкоджає підтриманню їх в належному стані, спричиняє почастищення випадків проведення позапланових ремонтів і призводить до поглиблення дефіциту тягового рухомого складу для забезпечення своєчасних залізничних перевезень.

Так, рівень скорочення видатків на ремонт пасажирських електровозів та тепловозів у 2017 р. порівняно до 2012 р. досягнув 66 % та 47 % відповідно, вантажних електровозів і тепловозів — 47 % та 27 %, маневрових тепловозів — 56 %. У результаті відбулося зростання випадків позапланових ремонтів, кількість яких за 11 місяців 2018 р. досягла 7,7 тис., а за аналогічний період 2017 р. — 5,5 тис. випадків [9]. За офіційними даними парк тягового рухомого складу АТ "Укрзалізниця" на сьогодні складає 3396 локомотивів, з яких експлуатується 2209 од. Решта одиниць тягового рухомого складу не працюють або знаходяться на ремонті. За останні 10 років унаслідок старіння рухомого складу, порушення умов та термінів експлуатації, проведення технічного обслуговування і капітальних ремонтів українська залізниця втратила близько 32 % локомотивів магістрального і 41 % маневрового робочого парку. За даними транспортного комітету Верховної Ради України станом на 1 травня 2018 р.

768 локомотивів мають перепробіг по капітальному ремонту, 297 локомотивів — перепробіг з поточних ремонтів. Проте, за вісім місяців 2018 р. проведено капітальний ремонт лише 55 локомотивів при плані 222 од. [10]. Закупівля нового рухомого складу передбачена рамковою угодою з американською компанією General Electric. Зокрема передбачається здійснення поставки 225 тепловозів до 2034 р. і проведення модернізації 75 тепловозів існуючого парку [11]. За офіційними даними станом на початок лютого 2019 р. відбулася поставка 30 нових тепловозів, що передбачено наголошеною угодою. Зважаючи на вищесказане, слід відзначити, що ситуація з парком тягового рухомого складу є досить складною. Подальше ігнорування наголошених проблем і здійснення мінімального обсягу закупівель і модернізації тягового рухомого складу може призвести до критичного падіння обсягів перевезень залізничним транспортом і практичної втрати АТ "Укрзалізниця" статусу монополіста на ринку залізничних перевезень.

Ситуація з вагонним парком АТ "Укрзалізниця" також є не втішною. Загальна кількість вантажних вагонів досягає 104,1 тис. од., з яких робочими є близько 64 %, а рівень їх зносу сягає понад 90 %. Парк пасажирських вагонів містить 4,5 тис. од., з яких експлуатується близько 66 %, рівень зносу відповідно зафіксовано на рівні 87%. Слід зазначити, що останніми роками звичайно активізувався процес оновлення вагонного парку залізничного транспорту. Так, за 2015—2017 рр. закуплено 59 пасажирських і 3 795 вантажних вагонів вітчизняного виробництва, вагому частку яких виготовлено на власних вагоноремонтних потужностях [12—13]. За 2018 р. вагонний парк поповнився на 3351 вантажних та 8 пасажирських вагонів [14—15].

У цьому контексті варто зазначити, що керівництвом АТ "Укрзалізниця" окреслено амбітні плани щодо реалізації політики імпортозаміщення запасних частин, що використовуються залізничною галуззю. Визначено 230 позицій запчастин, що потребують заміни в 2019 р., обсягову потребу в яких зафіксовано на рівні 575 тис. од. Завдяки цьому економіка країни зможе отримати замовлення на рівні понад 1,5 млрд грн і згенерувати 8 тис. додаткових робочих місць. За прикладом оновлення парку вантажних вагонів, що дало потужний імпульс вагонобудівним заводам, можна стимулювати вітчизняне машинобудування в заміщенні тих позицій, котрі імпортуються [16].

Звичайно, деякі кроки щодо покращення стану рухомого складу залізничного транспор-

ту відбуваються. Проте вітчизняні фахівці надзвичайно занепокоєні питанням недалекоглядності діючої політики стосовно як власне залізничної галузі, так і національної економіки в цілому. Оскільки остання є вкрай залежною від залізничного транспорту не тільки як інфраструктурної галузі, що здійснює перевезення, але й від її стимулюючої ролі для розвитку інших галузей, зокрема підприємств матеріально-технічного забезпечення потреб залізниці і залізничного машинобудування.

У світлі сказаного варто зазначити, що вітчизняні вчені і експерти у сфері залізничного транспорту знаходяться в постійному пошуку дієвих інструментів подолання наявних деструктив і забезпечення розвитку залізничної галузі, зокрема її інфраструктурної складової. Найбільш ефективним інструментом виділяють активізацію міжгалузевих коопераційних процесів на міжнародному рівні і залучення до них вітчизняного залізничного транспорту.

Формування партнерства за участю залізничного транспорту обумовлює появу специфічних факторів конкурентоспроможності як окремих підприємств-учасників цієї системи, так і галузі в цілому. Задля досягнення конкурентоспроможності вітчизняного залізничного транспорту на світовому транспортному ринку доцільним є створення партнерства за участю залізничного транспорту на міжнародному рівні, що забезпечить інтеграцію вітчизняної транспортної системи до європейської та міжнародної транспортних систем, участь у формуванні міжнародної транспортно-логістичної інфраструктури, створить передумови для розвитку високошвидкісних інтермодальних перевезень і отримання Україною статусу транзитної держави та ін. [7].

Вчені зазначають, що в умовах орієнтації держав на європейську інтеграцію цілком логічним є створення додаткових умов для вільного пересування товарів, послуг, капіталів та людей. На вирішення цього завдання, поряд з іншим, спрямовано розбудову прикордонної і транспортної інфраструктури. Транскордонне співробітництво, з огляду на його специфіку, об'єктивно впливає на розвиток системи пунктів пропуску через державний кордон, спеціальних контрольних служб, митних пунктів, автомобільних, залізничних доріг, трубопроводів, ліній електропередач, мережі страхових, банківських, інформаційних та інших закладів, сервісне обслуговування [1].

Так, наприклад, розбудову мережі транспортно-логістичних кластерів у прикордонних регіонах України визначають важливим чинни-

ком інтеграції держави у систему світогосподарських зв'язків, а також вагомим чинником її євроінтеграції через транскордонне партнерське співробітництво окремих регіонів. Це обумовлено спрямованістю мережі транспортно-логістичних кластерів прикордонних регіонів на підвищення якості транспортно-логістичного обслуговування транзитних вантажопотоків не тільки на мережі міжнародних транспортних коридорів, але й мережею транспортних мереж окремих регіонів, що беруть участь у транскордонному співробітництві [6].

Наприкінці 2008 р. йшла мова про проект створення транскордонного індустріального парку з елементами логістики на кордоні України та Угорщини і в подальшому розбудови системи такого роду парків на прикордонній території з іншими країнами-сусідами України [17]. Однак, інформації щодо практичної реалізації цього проекту опубліковано не було, а в реєстрі індустріальних (промислових) парків такого роду структури не міститься.

Відтак станом на початок лютого 2019 р. у Реєстрі індустріальних (промислових) парків зафіксовано 38 таких суб'єктів діяльності [18]. Так, у м. Дніпро передбачається створення індустріального парку Innovation Forpost, що міститиме офіси і R&D центри, виставковий комплекс з інноваційним музеєм науки, тестову площадку HureUA, бізнес-інкубатори, навчальні кампуси та інші об'єкти соціальної інфраструктури. Вартість такого проекту оцінюють у 2,7 млрд грн, з яких 9,93 % планується залучити з міського бюджету, 9,45 % — з державного, решта фінансування — за рахунок коштів інвесторів і керуючої компанії [19]. Для транспортної галузі найбільш важливим проектом є створення тестової площадки для розвитку транспорту п'ятого покоління, зокрема технології Hyperloop, прогнозована швидкість якого в майбутньому досягатиме 1200 км/год. Наразі над його розробкою працює 10 компаній: чотири з них в США, інші в Канаді, Іспанії, Індії, Нідерландах і Польщі. Планується, що вакуумний транспорт з'єднає всі мегаполіси в світі [20].

Зважаючи на середню швидкість залізничного транспорту в Україні — 58,2 км/год і на те, що в країні наразі відсутній високошвидкісний рух, а перевезення обмежуються лише швидкісними, що пов'язано з спільним використанням інфраструктури для пасажирських та вантажних залізничних перевезень, то для впровадження в Україні високошвидкісного руху і використання технології Hyperloop необхідне будівництво саме нових ліній. Однак

подальші дослідження щодо впровадження проектів мають спиратися на вивчення пасажиропотоків і вантажопотоків з урахуванням експортно-імпортних та транзитних напрямків. Також потрібно враховувати плани країн-сусідів щодо побудови транспортної системи Hyperloop, що дозволить об'єднати Україну і Європу в єдину мережу. За попередніми висновками нині найбільш вірогідним міжнародним напрямом є співпраця з Польщею, в якій створено компанію Hure Poland, концепція якої полягає в тому, щоб поступово додати нові елементи до існуючої залізничної системи і збільшити швидкість руху поїзду. У подальшому компанія планує розвинути швидкість близько 600 км/год для вантажних перевезень у тунельному вакуумі. Однак використання досвіду Польщі стикається з низкою перепон, пов'язаних насамперед з необхідністю перебудови залізничної колії відповідно до європейського стандарту і розділенням вантажного та пасажирського руху [20].

Однак, попри існування певних технічних обмежень, можливість реалізації таких масштабних інфраструктурних проектів обмежується і відсутністю державної участі в їх реалізації. Наразі існує потреба не лише в гармонізації транспортно-законодавства шляхом утворення Регламентів і Директив ЄС, але й у розробленні законодавчого базису державного регулювання розвитку спільних виробництв для потреб залізничного транспорту.

Державне регулювання створення і функціонування транскордонних індустріальних парків регулювання Законом України "Про індустріальні парки" і відповідними міжнародними договорами. Зокрема згідно з чинним законодавством державою можуть бути застосовані такі інструменти стимулювання створення та розвитку індустріальних парків як залучення коштів державного та місцевого бюджетів, зокрема надання безвідсоткових кредитів і цільового фінансування на безповоротній основі, застосування податкових та митних преференцій, звільнення від пайової участі у розвитку місцевої інфраструктури у разі будівництва інвесторами виробничих об'єктів у межах території відповідних парків, здійснення інформаційної і консультативної підтримки їх розбудови тощо [21].

Одним із ефективних напрямів міжгалузєвої виробничої співпраці на міжнародному рівні і дієвих інструментів залучення іноземних інвестицій виділяють також створення так званих спільних підприємств. Нині їх правовий статус визначається Законами України "Про

режим іноземного інвестування" і "Про зовнішньоекономічну діяльність", згідно з якими спільне виробництво визначають як підприємство з іноземними інвестиціями, питома вага яких у статутному капіталі, за його наявності, становить не менше 10 %. Тобто іноземні інвестиції здійснюються у формі часткової участі у підприємстві, що створюється спільно з українськими юридичними та фізичними особами або шляхом придбання частки діючих підприємств. Слід зазначити, що у випадку, коли суб'єктами підприємницької діяльності реалізуються інвестиційні проекти із залученням іноземних інвестицій відповідно до державних програм розвитку пріоритетних галузей економіки, соціальної сфери і територій, може встановлюватися пільговий режим інвестиційної та іншої діяльності [22].

Законом України "Про зовнішньоекономічну діяльність" передбачено використання різних видів правових режимів для іноземних суб'єктів господарської діяльності, зокрема можливо застосування режиму найбільшого сприяння і спеціального режиму, які надають змогу отримання деякого обсягу прав, преференцій та пільг щодо мит, податків та зборів [23].

В якості перспективних учасників спільних підприємств за участю залізничного транспорту можна розглядати як країн-сусідів, так і держави, в яких працюють світові лідери у галузі залізничного машинобудування і постачання матеріалів, комплектуючих та агрегатів для залізничної галузі.

Варто згадати, що на початку 2018 р. американська корпорація GE Transportation підписала рамкову 15-річну угоду з АТ "Укрзалізниця" вартістю близько 1 млрд дол. про партнерство в оновленні та модернізації рухомого тягового складу залізничного транспорту. Перший етап контракту, що передбачає поставку 30 вантажних дизельних локомотивів GE TE33A з рівнем локалізації 10 %, уже виконано. Слід зазначити, що рамкова угода передбачає доведення рівня локалізації виробництва до 40 %, а обсяг поставок локомотивів GE вказаної серії Evolution до 2034 року досягне 225 од. Також, у рамках реалізації угоди в Україні повинна бути створена база для довгострокового технічного обслуговування тепловозів [24].

Крім цього, у квітні 2018 року французька компанія Alstom оголосила про наміри запуску проекту спільного виробництва електровозів в Україні для задоволення потреб АТ "Укрзалізниця". Відтак йшла мова про високу ступінь локалізації виробництва на українських

підприємствах. Також компанією розглядаються можливість відкриття представництва в Києві і створення технологічного хаба з виготовлення запчастин для забезпечення виробничих потужностей компанії. У зв'язку з чим відбувається пошук відповідного майданчику для відкриття спільних або нових виробничих потужностей [25].

У світлі сказаного варто відзначити, що компанія Alstom представлена в більш ніж 60 країнах і має понад 100 виробничих об'єктів по всьому світу. Протягом останніх років компанія Alstom локалізувала виробництво в Казахстані, Індії, Алжирі [26]. Так, такого роду спільним підприємством "Gibela", заснованого компанією Alstom, місцевими компаніями Ubumbano Rail і New Africa Rail, у Південній Африці побудовано завод для виробництва парку з 580 приміських поїздів X'Trapolis Mega, які буде випущено протягом найближчих 10 років для агентства пасажирських залізниць Південної Африки (PRASA). Для реалізації умов проекту локалізації виробництва, що мало становити щонайменше 65 % від вартості контракту, компанія Gibela залучила вітчизняних постачальників матеріалів та деталей, і, що не менш важливо для розвитку національної економіки, понад 4,7 тис. робочих місць у країні підтримуються діяльністю компанії [27].

У світовій практиці зафіксовано низку прикладів ефективно діючих спільних підприємств, що стали осередком створення і реалізації інноваційних рішень у сфері залізничного транспорту. Беручи до уваги цей факт і враховуючи скрутне становище вітчизняної залізничної галузі варто зазначити, що поглиблення міждержавної виробничої кооперації за участю залізничного транспорту на основі створення спільного підприємства є гарною можливістю для забезпечення його інноваційного та інтелектуального розвитку. У цьому випадку державою має ініціюватися процес створення сприятливого інституціонального середовища для реалізації проекту і застосування інструментів розширення співпраці у цьому сегменті (табл. 1).

Інструменти сприяння розвитку спільних виробництв за участю залізничного транспорту в умовах розширення транскордонної співпраці варто систематизувати за такими групами як інституціонально-регуляторні, бюджетно-податкові, митно-тарифні, фінансово-інвестиційні, інформаційно-консультативні інструменти.

**Таблиця 1. Інструменти сприяння розвитку спільних виробництв за участю залізничного транспорту в умовах розширення транскордонної співпраці**

Група	Деталізація інструментів
Інституціонально-регуляторні інструменти	<ul style="list-style-type: none"> <li>- удосконалення законодавства у сфері міждержавної виробничої кооперації;</li> <li>- розширення спектру законодавчо закріплених інструментів державно-приватного партнерства, зокрема прийняття оновленого закону про концесії;</li> <li>- мінімізація адміністративного та фіскального тиску на суб'єкти міждержавної виробничої кооперації;</li> <li>- всебічна державна підтримка в процесі оформлення реєстраційних, дозвільних та іншого роду документів при створенні суб'єкта міждержавної виробничої кооперації;</li> <li>- надання державою гарантій щодо сприяння в підключенні до інженерних мереж тощо</li> </ul>
Бюджетно-податкові інструменти	<ul style="list-style-type: none"> <li>- впровадження спеціального податкового режиму;</li> <li>- застосування податкових преференцій, зокрема зниження податку на додану вартість для підприємств, що ініціюють виробництво продукції у рамках імпортозаміщення, введення пільги щодо сплати податку на землю і нерухоме майно;</li> <li>- звільнення від оподаткування, зокрема застосування режиму податкових канікул, і в подальшому оподаткування за зниженою ставкою;</li> <li>- звільнення від сплати військових та інших обов'язкових зборів;</li> <li>- бюджетне фінансування розвитку інфраструктури підтримки суб'єктів міждержавної виробничої кооперації;</li> <li>- фінансування державою витрат на розробку проектної документації;</li> <li>- часткова компенсація вартості придбання техніки у суб'єкта міждержавної виробничої кооперації у випадку рівня локалізації виробництва понад 50 %;</li> <li>- надання безвідсоткової державної позики;</li> <li>- часткова компенсація лізингових та факторингових платежів, пов'язаних із закупівлею устаткування для модернізації виробничої бази;</li> <li>- розробка бюджетних програм щодо сприяння процесам імпортозаміщення;</li> <li>- часткова компенсація відсоткової ставки за кредитами, пов'язаними з модернізацією виробничої бази підприємств, спрямованих на імпортозаміщення і експорт;</li> <li>- налагодження довгострокових контрактних відносин держави з національними виробниками тощо</li> </ul>
Митно-тарифні інструменти	<ul style="list-style-type: none"> <li>- введення тимчасової заборони або обмеження (імпоротної квоти) на ввезення визначеної групи матеріалів, запчастин, комплектуючих, агрегатів;</li> <li>- впровадження антидемпінгових заходів;</li> <li>- застосування компенсаційного мита або звільнення від сплати мита на ввезення обладнання та устаткування для модернізації виробничої бази тощо</li> </ul>
Фінансово-інвестиційні інструменти	<ul style="list-style-type: none"> <li>- надання державного замовлення;</li> <li>- співфінансування інвестиційних проектів розвитку міждержавної виробничої кооперації;</li> <li>- участь держави в акціонуванні капіталу суб'єктів міждержавної виробничої кооперації;</li> <li>- державне фінансування за рахунок коштів спеціальних державних фондів;</li> <li>- використання сучасних інструментів фінансування, зокрема інструменту проектного фінансування тощо</li> </ul>
Інформаційно-консультативні інструменти	<ul style="list-style-type: none"> <li>- створення інформаційно-комунікативної платформи співробітництва у сфері міждержавної виробничої кооперації;</li> <li>- ініціація державою міжнародного обміну досвідом між державами-учасниками проекту виробничої кооперації;</li> <li>- забезпечення інформаційної та консультативної підтримки суб'єктів міждержавної виробничої кооперації тощо</li> </ul>

Формування сприятливого інституціонального базису для розвитку міждержавної виробничої кооперації за участю залізничного транспорту на основі застосування перелічених інструментів створить передумови для активізації зацікавленості іноземних компаній до АТ "Укрзалізниця" і трансформації їх уявлення про рівень його інвестиційної привабливості. Крім цього, варто відзначити, що організація

міждержавної виробничої кооперації за участю залізничного транспорту з високим рівнем локалізації виробництва в Україні дозволить забезпечити інноваційно-технологічне оновлення і модернізацію залізничного транспорту, сприятиме регіональному розвитку прикордонних територій, слугуватиме поштовхом до активізації інвестиційних процесів у країні і збільшення обсягів залучених інвестицій.

**ВИСНОВКИ**

Таким чином, беручи до уваги визначені тенденції розвитку залізничного транспорту, варто зазначити, що його сьогочасний стан можна охарактеризувати виключно як кризовий. Встановлено, що в результаті впливу низки деструктивних факторів в умовах незавершеності процесів реформування залізничний транспорт зазнає неабияких фінансових втрат, що при відсутності прийняття відповідних управлінських рішень може призвести до втрати технічної можливості залізничного транспорту здійснювати перевезення і до нівелювання можливостей щодо його інтеграції в міжнародний транспортно-логістичний простір. Встановлено, що дієвим інструментом подолання визначених деструктив і забезпечення розвитку залізничної галузі, зокрема її інфраструктурної складової, є активізація процесів міжгалузевої виробничої співпраці на міжнародному рівні за участю залізничного транспорту. Визначено, що найбільш доцільною формою співпраці підприємств залізничного машинобудування, з постачання матеріалів, комплектуючих та агрегатів для залізничної галузі, і, безпосередньо, залізничного транспорту є створення спільних виробництв. Встановлено, що попри існування певних технічних обмежень, можливість реалізації таких масштабних інфраструктурних проектів обмежується і відсутністю державної участі в їх реалізації. Розглянуто законодавчо закріплені ініціативи державної підтримки у сфері створення і функціонування спільних підприємств. Систематизовано інструменти сприяння розвитку спільних виробництв за участю залізничного транспорту в умовах розширення транскордонної співпраці за такими групами як інституціонально-регуляторні, бюджетно-податкові, митно-тарифні, фінансово-інвестиційні та інформаційно-консультативні інструменти.

Література:

1. Газуда Л.М., Рубіш М.А. Реалізація спільних проектів транскордонного співробітництва: монографія. — Ужгород: Видавництво ФОП Сабов А. — М., 2015. — 276 с.
2. Гудкова В., Тютюн Ю. Структурно-функціональний аналіз державного регулювання розвитку залізничного транспорту // Збірник наукових праць ДЕКУТ. Серія "Економіка і управління". — 2015. — Вип. 33. — С. 70—77.
3. Дикань В.Л., Островерх Г.Є. Удосконалення механізмів державного управління розвитком залізничної галузі України у євроінтег-

раційному векторі // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2018. — № 62. — С. 11—19.

4. Єлагін Ю.В., Брильов Д.І., Зубарева Л.А. Реформування Укрзалізниці: стан та особливості // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2018. — № 63. — С. 75—82.

5. Овчиннікова В.О. Особливості державного регулювання розвитку залізничного транспорту в Україні // Економіка і суспільство. 2017. № 12. URL: [http://economyandsociety.in.ua/journal/12\\_ukr/20.pdf](http://economyandsociety.in.ua/journal/12_ukr/20.pdf)

6. Озерська Г.В. Транспортно-логістичні кластери як основа реалізації транскордонного співробітництва // Глобальні та національні проблеми економіки. — 2015. — Вип. 3. URL: <http://global-national.in.ua/archive/3-2015/26.pdf>

7. Токмакова І.В. Теоретико-методологічні основи забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту України: дис. ... д-р екон. наук: 08.00.03 // Український державний університет залізничного транспорту. — Харків, 2015. — 455 с.

8. Шраменко О. В., Полякова О. М. Державне регулювання природних монополій в умовах глобальної економіки та розвитку науково-технічного прогресу // Економіка та суспільство. — 2018. — № 16. — С. 226—232. URL: [http://economyandsociety.in.ua/journal/16\\_ukr/35.pdf](http://economyandsociety.in.ua/journal/16_ukr/35.pdf)

9. Технічний стан локомотивного парку Укрзалізниці не покращиться без індексації тарифів // Залізничний інформаційний портал. Медіацентр "Магістраль" АТ "Укрзаліниця". URL: <https://info.uz.ua/articles/tekhnichniy-stand-lokomotivnogo-parku-ukrzaliznitsi-nepokrashchitsya-buz-indeksatsii-tarifiv>

10. Чи може Україна випускати сучасні локомотиви. URL: <https://railexpoua.com/novyny/chy-mozhe-ukraina-vypuskaty-suchasni-lokomotyvy/>

11. Пока неясно, когда на железную дорогу придет частная тяга — "Укрзаліниця". URL: <https://delo.ua/business/poka-ne-jasno-kogda-na-zheleznuju-dorogu-pridet-347322/>

12. Інтегрований звіт ПАТ "Укрзаліниця" // Офіційний веб-сайт АТ "Укрзаліниця". URL: <http://www.uz.gov.ua/>

13. Основні аспекти Стратегії розвитку ПАТ "Укрзаліниця" 2017-2021 роки // Офіційний веб-сайт АТ "Укрзаліниця". URL: [http://www.uz.gov.ua/files/file/Strategy\\_Presentation\\_1405\\_fin.pdf](http://www.uz.gov.ua/files/file/Strategy_Presentation_1405_fin.pdf)

14. У 2018 році Укрзаліниця отримала рекордну за чверть століття кількість вантажних

вагонів: збудувала та придбала майже 3,5 тисячі. Євген Кравцов // Офіційний веб-сайт Центру інформації транспорту України. URL: <https://railway-publish.com/>

15. У 2018 році "Укрзалізниця" збільшила пасажиропотік майже на 4 млн URL: <https://glavcom.ua/economics/finances/u-2018-roci-ukrзалізниця-zbilshila-pasazhiropotik-mayzhe-na-4-milyoni-558731.html>

16. "Укрзалізниця" планує замінити запчастини російського виробництва українськими. URL: <https://ua.interfax.com.ua/news/economic/554934.html>

17. Індустріальний парк "Берег-Карпати" створять на Закарпатті. URL: <https://ua-reporter.com/uk/content/industrialnyu-park-bereg-karpaty-stvoryat-na-zakarpatii>

18. Інформація про індустріальні (промислові) парки, включені до Реєстру індустріальних (промислових) парків // Офіційний веб-сайт Міністерства економічного розвитку і торгівлі України. URL: <http://www.me.gov.ua/>

19. Індустріальний парк Innovation Forpost у Дніпрі обійдеться в 2,7 млрд грн URL: <https://mind.ua/news/20187971-industrialnij-park-innovation-forpost-u-dnipri-obijdetsya-v-27-mlrd-grn>

20. Перспективи розвитку транспорту п'ятого покоління в Україні // Інститут економіки та прогнозування Національної академії наук України. URL: <https://ukranews.com/ua/news/611235-prognozovanyi-rozklad-hyperloop-do-lvova-37-khvylyn-do-kharkova-33-khvylyny>

21. Про індустріальні парки: Закон України від 21.06.2012 р. № 5018-VI. Із змінами та доповненнями, внесеними Законом України від 20.12.2015 р. № 818-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5018-17>

22. Про режим іноземного інвестування: Закон України від 19.03.1996 р. № 93/96-ВР. Із змінами та доповненнями, внесеними Законом України від 25.06.2016 р. № 1390-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/93/96-%D0%B2%D1%80>

23. Про зовнішньоекономічну діяльність: Закон України від 16.04.1991 р. № 959-XII. Із змінами та доповненнями, внесеними Законом України від 07.02.2019 р. № 2473-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/959-12>

24. "Укрзалізниця" и General Electric підписали контракт стоимостью \$1 млрд URL: [https://lb.ua/economics/2018/02/23/391014\\_-ukrзалізниця\\_general\\_electric.html](https://lb.ua/economics/2018/02/23/391014_-ukrзалізниця_general_electric.html)

25. Французький транспортний гігант націлюється на запуск в Україні спільного виробництва. URL: <https://ukr.media/business/354780>

26. Alstom розповів про пошук інвесторів для оновлення електровозів Укрзалізниці // Залізничний інформаційний портал. Медіацентр "Магістраль" АТ "Укрзалізниця". URL: <https://info.uz.ua/articles/alstom-rozpoviv-pro-poshuk-investoriv-dlya-onovlennya-elektrovoziv-ukrзалізниця>

27. Спільне підприємство Alstom Gibela відкриває найбільший виробничий завод в Африці. URL: <https://railexpoua.com/novyny/spilne-pidpriemstvo-alstom-gibela-vidkryvaie-naibilshyi-vyrobnychy-zavod-v-afrytsi/>

#### References:

1. Hazuda, L. M. and Rubish, M. A. (2015), *Realizatsiia spil'nykh proektiv transkordonnoho spivrobitnytstva* [Implementation of joint cross-border cooperation projects], Vydavnytstvo FOP Sabov A. M., Uzhgorod, Ukraine.

2. Hudkova, V. and Tiutiun, Yu. (2015), "Structural and functional analysis of state regulation of railway transport development", *Zbirnyk naukovykh prats' DETUT. Seriia "Ekonomika i upravlinnia"*, vol. 33, pp. 70—77.

3. Dykan', V. L. and Ostroverkh, H. Ye. (2018), "Improvement of mechanisms of state management of the development of the railway industry of Ukraine in the euro-integration vector", *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, vol. 62, pp. 11—19.

4. Yelahin, Yu. V. Bryl'ov, D. I. and Zubarijeva, L. A. (2018), "The reform of Ukrзалізниця: state and specificities", *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, vol. 63, pp. 75—82.

5. Ovchynnikova, V.O. (2017), "Features of state regulation of development of railway transport in Ukraine", *Ekonomika i suspil'stvo*, vol. 12, available at: [http://economyandsociety.in.ua/journal/12\\_ukr/20.pdf](http://economyandsociety.in.ua/journal/12_ukr/20.pdf) (Accessed 10 Feb 2019).

6. Ozers'ka, H.V. (2015), "Transport and logistics clusters as a basis for cross-border cooperation", *Hlobal'ni ta natsional'ni problemy ekonomiky*, vol. 3, available at: <http://global-national.in.ua/archive/3-2015/26.pdf> (Accessed 15 Feb 2019).

7. Tokmakova, I. V. (2016), "Theoretical and methodological fundamentals of harmonic development support for the railway transport of Ukraine", Doctor of Economics Thesis, Economics and national economy management, Ukrainian State University of Railway Transport, Kharkiv, Ukraine.

8. Shramenko, O. V. and Poliakova, O. M. (2018), "State regulation of natural monopolies in the global economy and the development of scientific and technological progress", *Ekonomika*



i suspil'stvo, vol. 16, available at: [http://economyandsociety.in.ua/journal/16\\_ukr/35.pdf](http://economyandsociety.in.ua/journal/16_ukr/35.pdf) (Accessed 10 Feb 2019).

9. Railway information portal. Media center "Magistral" JSC "Ukrzaliznytsia". (2019), "The technical condition of the locomotive fleet of Ukrzaliznytsia will not improve without indexation of tariffs", available at: <https://info.uz.ua/articles/tekhnichniy-stan-lokomotivnogo-parku-ukrzalznitsi-ne-pokrashchitsya-buz-indeksatsii-tarifiv> (Accessed 15 Feb 2019).

10. railexpoua.com (2019), "Can Ukraine produce modern locomotives", available at: <https://railexpoua.com/novyny/chy-mozhe-ukrainavypuskaty-suchasni-lokomotyvy/> (Accessed 15 Feb 2019).

11. delo.ua (2019), "It is unclear when the railway will come private traction — "Ukrzaliznytsia", available at: <https://delo.ua/business/poka-ne-jasno-kogda-na-zheleznuju-dorogupridet-347322/> (Accessed 15 Feb 2019).

12. Official web site of JSC "Ukrzaliznytsia" (2019), "Integrated report of PJSC "Ukrzaliznytsia", available at: <http://www.uz.gov.ua/> (Accessed 12 Feb 2019).

13. Official web site of JSC "Ukrzaliznytsia" (2019), "The main aspects of the development Strategy of PJSC "Ukrzaliznytsia" for the years 2017—2021", available at: [http://www.uz.gov.ua/files/file/Strategy\\_Presentation\\_1405\\_fin.pdf](http://www.uz.gov.ua/files/file/Strategy_Presentation_1405_fin.pdf) (Accessed 12 Feb 2019).

14. Official website of the Transport Information Center of Ukraine (2019), "In 2018, Ukrzaliznytsia received a record for a quarter of a century, the number of freight cars: built and purchased almost 3.5 thousand — Eugene Kravtsov", available at: <https://railway-publish.com/> (Accessed 21 Feb 2019).

15. glavcom.ua (2019), "In 2018, Ukrzaliznytsia increased passenger traffic by almost 4 million", available at: <https://glavcom.ua/economics/finances/u-2018-roci-ukrzalznicya-zbilshilapasazhiropotik-mayzhe-na-4-milyoni-558731.html> (Accessed 15 Feb 2019).

16. interfax.com.ua (2019), "Ukrzaliznytsia" plans to replace spare parts of Russian production with Ukrainian ones", available at: <https://ua.interfax.com.ua/news/economic/554934.html> (Accessed 10 Feb 2019).

17. ua-reporter.com (2019), "Industrial Park "Coast-Carpathians" will create in Transcarpathia", available at: <https://ua-reporter.com/uk/content/industrialnyy-park-bereg-karpatystvoryat-na-zakarpati> (Accessed 15 Feb 2019).

18. Official website of the Ministry of Economic Development and Trade of Ukraine

(2019), "Information on industrial (industrial) parks included in the register of industrial (industrial) parks", available at: <http://www.me.gov.ua/> (Accessed 20 Feb 2019).

19. mind.ua (2019), "Industrial Park Innovation Forpost in the Dnieper will cost 2.7 billion USD", available at: <https://mind.ua/news/20187971-industrialnij-park-innovation-forpost-u-dnipri-obijdetsya-v-27-mlrd-grn> (Accessed 11 Feb 2019).

20. The Institute for Economics and Forecasting of the National Academy of Sciences of Ukraine (2019), "Prospects of development of transport of the fifth generation in Ukraine", available at: <https://ukranews.com/ua/news/611235-prognozovanyi-rozklad-hyperloop-dolvo-37-khvylyn-do-kharkova-33-khvylyn> (Accessed 11 Feb 2019).

21. The Verkhovna Rada of Ukraine (2015), The Law of Ukraine "On the industrial parks", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5018-17> (Accessed 10 Feb 2019).

22. The Verkhovna Rada of Ukraine (2016), The Law of Ukraine "On the foreign investment regime", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/93/96-%D0%B2%D1%80> (Accessed 15 Feb 2019).

23. The Verkhovna Rada of Ukraine (2019), The Law of Ukraine "On foreign economic activity", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/959-12> (Accessed 20 Feb 2019).

24. lb.ua (2019), "Ukrzaliznytsia" and General Electric signed a contract worth 1 billion USD", available at: [https://lb.ua/economics/2018/02/23/391014\\_ukrzalznitsya\\_general\\_elestic.html](https://lb.ua/economics/2018/02/23/391014_ukrzalznitsya_general_elestic.html) (Accessed 10 Feb 2019).

25. ukr.media (2019), "French transport giant aims to launch joint production in Ukraine", available at: <https://ukr.media/business/354780/> (Accessed 11 Feb 2019).

26. Railway information portal. Media center "Magistral" JSC "Ukrzaliznytsia" (2019), "Alstom told about the search for investors to upgrade electric locomotives "Ukrzaliznytsia", available at: <https://info.uz.ua/articles/alstom-rozpoviv-pro-poshuk-investoriv-dlya-onovlennya-elektrovoziv-ukrzalznitsi> (Accessed 15 Feb 2019).

27. railexpoua.com (2019), "Joint venture Gibela and Alstom opens largest manufacturing plant in Africa", available at: <https://railexpoua.com/novyny/spilne-pidpriemstvo-alstom-gibela-vidkryvaie-naibilshyivyrobnychy-zavod-v-afrytsi/> (Accessed 20 Feb 2019).

*Стаття надійшла до редакції 04.03.2019 р.*