

**Піріашвілі О.Б.**,  
кандидат економічних наук,  
старший науковий співробітник  
відділу розвитку виробничої інфраструктури,  
*Інститут економіки та прогнозування  
Національної академії наук України*

**Piriashvili Alexander**,  
Candidate of Sciences (Economics),  
Senior Researcher of the Production Infrastructure  
Development Department,  
*Institute of the Economy and Forecasting  
of the National Academy of Sciences of Ukraine*

## НАПРЯМИ ІНСТИТУЦІЙНИХ ЗМІН В ІННОВАЦІЙНОМУ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ<sup>1</sup>

**Піріашвілі О.Б. Напрями інституційних змін в інноваційному розвитку залізничного транспорту.** У статті розглянуто питання інституціонального забезпечення запровадження інноваційної моделі розвитку на залізничному транспорті країни. Розглянуто інституційне середовище залізничного транспорту України за рівнями економічної діяльності. Систематизовано інституції, що забезпечують інноваційний розвиток залізничного транспорту, виокремлено їх основні функції на макроекономічному, регіональному та галузевому рівнях. Висвітлено положення окремих нормативно-правових документів стосовно інноваційного розвитку залізничного транспорту України. Наведено трактування сутності економічної категорії «інституціональні зміни». Запропоновано напрями інституційних змін у сфері інноваційного розвитку залізничного транспорту країни. Розроблено загальну схему інституційного забезпечення інноваційного розвитку залізничної транспортної інфраструктури країни в сучасних умовах.

**Ключові слова:** виробнича інфраструктура, інституційні зміни, залізничний транспорт, інноваційний розвиток, інститут, інституція, залізнична інфраструктура, інвестиції.

**Пириашвили А.Б. Направления институциональных изменений в инновационном развитии железнодорожного транспорта.** В статье рассмотрены вопросы институционального обеспечения внедрения инновационной модели развития на железнодорожном транспорте страны. Рассмотрена институциональная среда железнодорожного транспорта Украины по уровням экономической деятельности. Систематизированы институты, которые обеспечивают инновационное развитие железнодорожного транспорта, выделены их основные функции на макроэкономическом, региональном и отраслевом уровнях. Освещены положения отдельных нормативно-правовых документов касательно инновационного развития железнодорожного транспорта Украины. Приведена трактовка сущности экономической категории «институциональные изменения». Предложены направления институциональных изменений в сфере инновационного развития железнодорожного транспорта страны. Разработана общая схема институционального обеспечения инновационного развития железнодорожной транспортной инфраструктуры страны в современных условиях.

**Ключевые слова:** производственная инфраструктура, институциональные изменения, железнодорожный транспорт, инновационное развитие, институт, институция, железнодорожная инфраструктура, инвестиции.

**Piriashvili Alexander. Directions of institutional changes in the innovative development of railway transport<sup>2</sup>.** The article examines current regulatory and practical issues of introducing the innovative development model in the railway sector. The main problem in this context is marked out; in particular, it is modern institutional support in the field of innovative development of the country's railway transport. A number of Ukrainian and foreign scientists and economists and practitioners that consider issues of innovative development of railway transport and institutional support for the modernization of railway transport infrastructure are listed. The institutional environment of the railway transport of Ukraine is examined in detail by the level of economic activity in the context of innovative development in modern conditions. The basic norms of individual regulatory Ukrainian legislative documents of a programmatic and strategic nature that relate to the innovative development of Ukraine's railway transport are

<sup>1</sup> Стаття підготовлена в рамках виконання НДР відомчої (прикладної) теми «Інституціональне забезпечення функціонування виробничої інфраструктури України» (Державний реєстраційний № 0116U005855)

<sup>2</sup> The article is prepared as part of the research work of the departmental (applied) theme "Institutional Support for the Functioning of the Production Infrastructure of Ukraine" (State registration number 0116U005855)

analyzed. The definition interpretation of the essence of the economic term “institutional change” is given. A general set of measures was formulated that relates to the priority areas of innovative development on the country’s railway transport infrastructure. The directions of institutional changes are proposed in the framework of the implementation of investment policy in the railway transport of Ukraine. The concrete directions of institutional changes in the field of innovative development of the country’s railway transport infrastructure at the present stage of development are proposed. The general block scheme of institutional support for the innovative development of the country’s railway transport infrastructure in modern conditions was developed. It is offered to concentrate the main attention of the state transport policy on the main components of the innovative development of the country’s railway transport infrastructure. These components are represented by scientific support, staffing, logistics and financial support for the innovative development of railway transport. The main conclusion is formulated that the railway transport infrastructure is the backbone structure that ensures the effective development of the entire national economy of the country.

**Key words:** production infrastructure, institutional changes, railway transport, innovative development, institute, institution, railway infrastructure, investment.

**Постановка проблеми.** Аналіз проблем, пов’язаних із запровадженням інноваційної моделі розвитку транспортної галузі країни та визначенням стратегічних напрямів розвитку транспорту, зокрема євроінтеграційним вектором міжнародного співробітництва у сфері транспорту, перебуває в полі зору науковців, практиків та фахівців центральних органів державної виконавчої влади, що обумовлено її особливим значенням для економічного зростання та розвитку України (від цього залежать, зокрема, подальші темпи зростання ВВП країни). Не остання роль у цих процесах відведена такому сектору виробничої транспортної інфраструктури України, як залізничний транспорт, конкурентоспроможність якого в сучасних умовах економічної діяльності можлива лише на основі запровадження інноваційної моделі розвитку, а матеріально-технічне забезпечення сучасного залізничного транспорту країни створюється за рахунок належного інвестиційного забезпечення зазначеного сектору виробничої інфраструктури країни.

У зв’язку з цим однією з гострих проблем у сфері залізничного транспорту країни на сучасному етапі розвитку, яка потребує невідкладного вирішення, є створення та модернізація відповідного інституціонального забезпечення стосовно інноваційного розвитку зазначеного сектору виробничої інфраструктури країни, що передбачає, по-перше, зміну типів інститутів, а по-друге, вдосконалення вже наявної нормативно-правової бази в бік лібералізації чи посилення «правил гри» на ринках надання послуг із залізничних перевезень та доступу до залізничної транспортної інфраструктури країни.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Сучасні проблеми інституціональних перетворень у країні та їх роль у забезпеченні соціально-економічного розвитку висвітлені в багатьох працях як зарубіжних, так і вітчизняних учених. Слід відзначити, що останнім часом різним аспектам функціонування залізничного транспорту в країні, зокрема проблемам інноваційного розвитку сектору, присвячені наукові праці низки вітчизняних та зарубіжних учених, таких як А.А. Гриценко, О.А. Гриценко, Г.Д. Ейтутіс, В.М. Карпов, О.М. Кривопішін, Б.М. Лапідус, Н.Б. Малахова, О.І. Никифорук, Ю.Е. Пашенко, О.М. Стасюк. Питанням інституціонального забезпечення процесу модернізації окремих секторів виробничої інфраструктури, зокрема залізничної транспортної інфраструктури країни, присвячені наукові роботи таких вітчизняних

і зарубіжних учених, як, зокрема, Б.М. Данилишин, В.Л. Дикань, Г.Д. Ейтутіс, І.В. Запатріна, В.М. Карпов, О.Г. Кірдіна, Ю.Д. Костін, О.М. Кривопішін, Н.В. Кудрицька, А.В. Марцинковська, О.І. Никифорук, Ю.Є. Пашенко, Б.З. Піріашвілі, В.Н. Філіна, М.Б. Янчук. Водночас є недостатня наукова розробка, на нашу думку, системного підходу до комплексного дослідження інституціонального забезпечення інноваційного розвитку на залізничному транспорті країни в сучасних умовах реформування сектору.

**Формулювання завдання дослідження.** Мета статті полягає у визначенні та обґрунтуванні стратегічних напрямів інституційних змін стосовно інноваційного розвитку залізничного транспорту в Україні на сучасному етапі соціально-економічного розвитку в процесі реформування зазначеного сектору виробничої інфраструктури національної економіки.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Насамперед слід згадати про те, що ще в рамках стратегічного документа Президента України на 2000–2004 роки [1, с. 45–47] було розроблено та затверджено «Програму розвитку інвестиційної діяльності на 2002–2010 роки», де серед невідкладних завдань зазначеної вище Програми були виокремлені завдання трансформації та модернізації транспортного сектору, покращення логістики, спрямування інвестицій у галузі зв’язку та телекомунікаційних послуг, науково-технічних розробок та інновацій [2, с. 5–6], що свідчить про те, що актуальні проблеми розвитку, зокрема запровадження інноваційної моделі розвитку, транспортного сектору країни завжди перебували в центрі уваги центральних та регіональних органів державної виконавчої влади. Проте на сучасному етапі розвитку є ціла низка перешкод різного характеру, які заважають практичному вирішенню поставлених завдань та гальмують його щодо запровадження інноваційної моделі розвитку зазначеного сектору виробничої інфраструктури національної економіки (залізничний транспорт та залізнична транспортна інфраструктура).

Таким чином, на основі проведеного аналізу та оцінювання діючої нормативно-правової бази функціонування залізничної транспортної інфраструктури країни в контексті інноваційного розвитку сектору під час дослідження було виявлено та систематизовано інституції щодо управління інноваційним розвитком залізничного транспорту, а також їх основні функції на загальнодержавному, регіональному та галузевому рівнях національної економіки. Отже, розглянемо

детально інституціональне середовище сектору залізничного транспорту України за ієрархічними рівнями економічної діяльності в контексті інноваційного розвитку на сучасному етапі, яке наведено на рис. 1.

Так, на загальнодержавному рівні основними інституціями, що забезпечують функціонування залізничного транспорту на новій інноваційній основі, є Офіс Президента України, Кабінет Міністрів України, Верховна Рада України, Міністерство інфраструктури України та Державне агентство залізничного транспорту. Слід відзначити, що нещодавно Кабінет Міністрів України виконував функції загальних зборів товариства «Укрзалізниця», але у зв'язку з рішенням уряду АТ «Укрзалізниця» повернути до сфери управління Міністерства інфраструктури ці повноваження Кабміну припинені (довідково: до цього 18 січня 2017 року Кабмін вивів АТ «Укрзалізниця» з-під контролю цього відомства й передав в управління уряду України) [3, с. 1, 2].

Далі на галузевому рівні слід виокремити такі інституції, як АТ «Українська залізниця» (АТ «УЗ»), галузеві вищі навчальні заклади (ВНЗ), професійно-технічні навчальні заклади (ПТНЗ), галузеві науково-дослідні та проектно-конструкторські організації (НДІ), що безпосередньо забезпечують запровадження інноваційної моделі розвитку на залізничному транспорті країни в сучасних непростих політичних та економічних умовах реформування національної економіки. Також до цього блоку слід віднести підприємства транспортного залізничного машинобудування, а саме заводи залізничного машинобудування, які виробляють всі види рухомого складу для української залізниці, оскільки розвиток вітчизняного транспорту та зв'язку загалом викликає розвиток транспортного машинобудування, зокрема підприємств залізничного машинобудування в Україні (виробництво локомотивів, залізничних вагонів тощо). До речі, як зазначається у статті стосовно стану речей у науковій та науково-технічній сфері в Україні за останні десятиліття, критично низькою залишається наукоємність валового внутрішнього продукту (ВВП) України. Так, зокрема, у 2018 році цей показник становив 0,47% ВВП (у 2017 році – 0,45%, у 2016 році – 0,48%, у 2015 році – 0,47%) [4, с. 1, 2].

До того ж у роботі [5, с. 106–116] автор стверджує, що розширення виробництва нині перестало розглядатися тільки з точки зору нарощування обсягу інвестицій. Впровадження інновацій стало головним фактором успіху сучасного підприємства, а джерелом інновацій виступає організована інтелектуальна діяльність – продукт інтелектуальних інститутів, тому інтелектуальні інститути, які здатні перетворити наукові знання на конкретний продукт, стають найважливішим інструментом реалізації інноваційних процесів. Таким чином, інтелектуальні інститути перетворюються на домінуючу продуктивну силу інноваційно орієнтованого розвитку підприємства, яке характеризується приростом прибутку за рахунок наукоємного виробництва.

Стосовно регіонального рівня інституціонального забезпечення інноваційного розвитку залізничного транспорту, то цей блок представлено Місцевими Радами народних депутатів та регіональними філіалами АТ «Укрзалізниця», що включає шість регіональних залізниць, зокрема Донецьку, Львівську, Одеську, Придніпровську, Південну та Південно-Західну залізницю України. Всі ці регіональні залізниці функціону-

ють як єдина система щодо залізничних перевезень у країні (як вантажних, так і пасажирських).

Нарешті, на мікроекономічному рівні господарювання можна виокремити дочірні компанії АТ «Укрзалізниця», перевізників усіх форм власності, а також малі підприємства залізничного транспорту, які зацікавлені у запровадженні інноваційної моделі розвитку на українській залізниці та підвищенні якості надання послуг на ринку із залізничних перевезень на сучасному етапі розвитку цього важливого сектору виробничої інфраструктури національної економіки України.

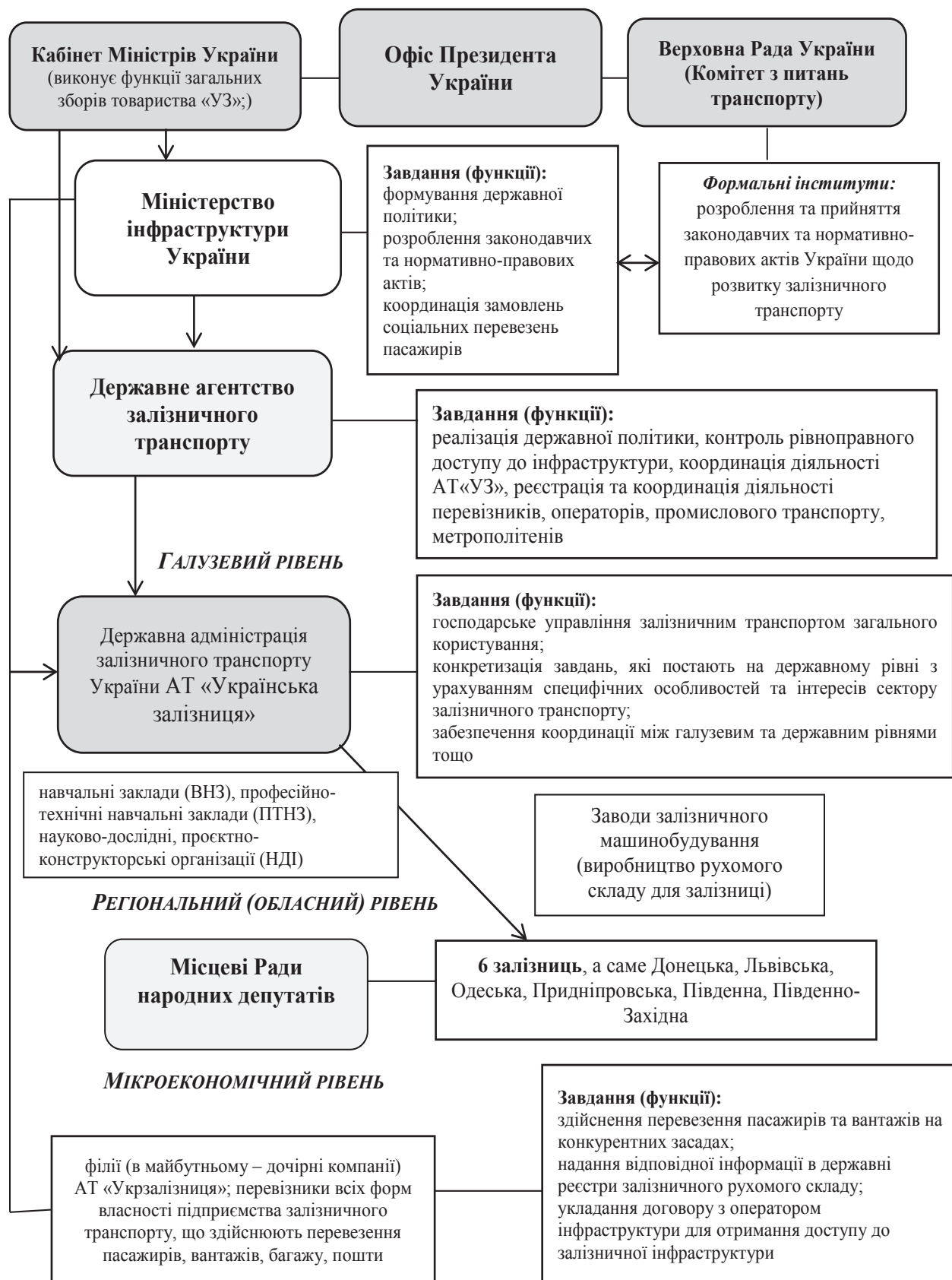
Таким чином, серед завдань, які належать до компетенції Міністерства інфраструктури України у сфері залізничного транспорту країни стосовно запровадження інноваційної моделі розвитку зазначеного сектору виробничої інфраструктури, на нашу думку, можна виокремити такі [6, с. 1]:

- визначення пріоритетів та вжиття заходів щодо забезпечення формування та реалізації державної політики;
- розроблення, затвердження та виконання прогнозних і програмних документів з питань розвитку залізничного транспорту;
- затвердження нормативно-правових актів з експлуатаційної безпеки на залізничному транспорті, організації експлуатаційної роботи та технічної експлуатації інфраструктури й рухомого складу на залізничному транспорті, акти з питань відкриття та проведення реконструкції пунктів пропуску через державний кордон України на залізничних станціях, а також з питань установлення класифікації, порядку розслідування та обліку транспортних подій на залізничному транспорті;
- затвердження правил технічної експлуатації залізниць.

Водночас слід зазначити, що сектор залізничного транспорту виробничої інфраструктури України на сучасному етапі розвитку має високий (критичний) ступінь зношеності основних засобів виробництва (за деякими головними видами – від 80% до 90%), особливо, за словами українських машиністів локомотивів [7, с. 5], щодо технічної експлуатації рухомого складу. Стосовно сучасного стану основних засобів виробництва на українській залізниці станом на початок 2019 року воно виглядає таким чином. Так, зокрема, в документі стратегічного характеру під назвою «Основні аспекти стратегії розвитку ПАТ «Укрзалізниця» на 2017–2021 роки» зазначено, що магістральні колії з простроченим капітальним ремонтом (з урахуванням реконструкції) складають 27% від загальної протяжності, колійна техніка з понад нормативним терміном служби становить 78% від загальної кількості, стосовно електропостачання знос тягових підстанцій складає 67%, а контактної мережі – 55%. Щодо стану тягової сили рухомого складу, то магістральні електровози складають робочий парк на 66% від інвентарного, зношеність парку становить 84%; магістральні тепловози складають робочий парк на 42% від інвентарного, зношеність парку – 99%; маневрові тепловози складають робочий парк на 62% від інвентарного, зношеність парку – понад 80% [8, с. 11].

Стосовно іншої складової парку залізничних рухомих складів, а саме різних видів залізничних вагонів, то ситуація не набагато краще виглядає останніми роками. Так, зокрема, вантажні вагони складають робо-

**ЗАГАЛЬНОДЕРЖАВНИЙ РІВЕНЬ**



**Рис. 1. Інституційне середовище залізничного транспорту України за рівнями економічної діяльності в контексті інноваційного розвитку**

Джерело: узагальнено, систематизовано та складено автором О.Б. Піришвілі

чий парк на 64% від інвентарного, зношеність парку становить понад 90%; пасажирські вагони складають експлуатаційний парк на 66% від інвентарного, зношеність парку становить 87%; електро- й дизель-поїзди складають експлуатаційний парк на 79% від робочого, зношеність парку становить близько 90%.

Слід також підкреслити, що вітчизняні фахівці та експерти у сфері залізничного транспорту стверджують, що створення конкурентоспроможного інституціонального середовища – це основний механізм реалізації Транспортної стратегії України на період до 2020 року, що затверджено урядовим розпорядженням від 20 жовтня 2010 року за № 2174-р, що передбачає якісні та кількісні зміни у структурі сектору, що відповідно, викликає необхідність удосконалення наявної інституціональної системи функціонування сектору залізничного транспорту країни на сучасному етапі розвитку.

До того ж у документі щодо основних аспектів стратегії розвитку ПАТ «Укрзалізниця» на 2017–2021 роки передбачається, що оновлення та модернізація діючого рухомого складу та вдосконалення наявної залізничної інфраструктури в країні будуть реалізовуватись переважно за рахунок покращення фінансового результату самої компанії (показник «Фінансовий результат», млрд. грн.), тобто за рахунок такого джерела фінансування інвестицій в основний капітал, як власні кошти підприємств та організацій.

Таким чином, щодо насамперед визначення стратегічних пріоритетних напрямів інноваційного розвитку на залізничній транспортній інфраструктурі країни на сучасному етапі розвитку, то це безпосередньо включає, на нашу думку, такий комплекс заходів:

- модернізація електровозо-, тепловозо- і вагонобудівних виробничих потужностей промислових підприємств вітчизняного залізничного машинобудування як суміжної галузі;

- технічне переозброєння на основі запровадження інноваційної моделі розвитку всіх підприємств, пов'язаних з виробництвом, що забезпечують подальший розвиток усієї залізничної транспортної інфраструктури в країні;

- практично повне оновлення рухомого складу (як вантажного, так і пасажирського), а також тягової сили (електровозів, тепловозів тощо);

- майже повсюдна реконструкція самих залізничних колій у країні;

- своєчасне забезпечення залізничної транспортної системи сучасним електронним обладнанням та продукцією підприємств металургійної промисловості;

- вирішення низки завдань щодо поступової інтеграції залізничної транспортної інфраструктури України в міжнародну транспортну систему на сучасному етапі розвитку.

Слід зазначити, що економічна категорія «інституційні зміни» трактується в сучасній економічній літературі як, зокрема, «безперервний процес кількісно-якісних і сутнісних змін та перетворень різних соціальних та економічних інститутів». До таких інститутів, зокрема, належать конкуренція, монополії, держава, профспілки, податки, сталий спосіб мислення, юридичні норми, правила, постанови, права окремих соціальних верств і груп, система відносин між господарюючими суб'єктами тощо [9, с. 659–660].

Також слід підкреслити, що процес державного управління та регулювання стосовно інноваційного розвитку на залізничному транспорті країни передбачає серед усього комплексу заходів реалізацію ефективної інвестиційної політики у зазначеному секторі виробничої транспортної інфраструктури країни, що передбачає здійснення відповідних інституціональних змін за такими напрямками:

- модернізація нормативно-правового поля щодо залучення інвестиційних ресурсів з різних джерел фінансування у залізничний транспорт країни;

- поліпшення регуляторного середовища для залучення державних та приватних інвестицій у залізничну транспортну інфраструктуру країни;

- удосконалення механізму державно-приватного партнерства (далі – ДПП) у межах спільної економічної діяльності на залізничному транспорті країни;

- залучення потенціалу фондового ринку України задля фінансування інвестиційних та інноваційних проєктів на залізничному транспорті країни, зокрема, за рахунок такого фінансового інструменту, як «зелені облігації» або «зелені євробонди» за прикладом інших країн Європи.

Як зазначають експерти, водночас на сучасному етапі розвитку української економіки поштовх для зростання внутрішнього ринку може дати також різке збільшення фінансування інфраструктурних проєктів. Крім того, новий уряд країни повинен визначити низку галузей і цілеспрямовано стимулювати їх розвиток [10, с. 5]. Серед цих пріоритетних видів економічної діяльності доцільно виокремити, на нашу думку, сектори виробничої інфраструктури, зокрема залізничний транспорт країни. Проте загальновідомо, що уряд Арсенія Яценюка підписав угоду із західними кредиторами (міжнародні фінансові організації, МФО), з якої випливає, що Україна буде віддавати західним кредиторам протягом 20 років частину свого приросту ВВП (за оцінками експертів, це близько 40% приросту) за умови його росту більш ніж на 3% в рік вже від цього року [10, с. 5; 12, с. 5]. До того ж голова Ради Національного банку України (далі – НБУ) Богдан Данилишин відзначає, що «з точки зору підприємців та інвесторів, в нашій країні немає підприємств, що випускають продукцію, яка б відповідала викликам третьої та четвертої промислових революцій» [13, с. 1, 2].

У зв'язку з цим в Комплексній програмі оновлення залізничного рухомого складу України на 2008–2020 роки визначається, що пріоритетом в оновленні рухомого складу має стати забезпечення залізниць України рухомим складом переважно нового покоління. Так, задля вирішення цього пріоритетного завдання у 2019 році Програмою було передбачено до реалізації такий комплекс заходів щодо науково-технічного забезпечення модернізації та оновлення рухомого складу залізниць України [11, с. 219–225]:

- консалтингові послуги з відпрацювання технічних умов договорів на постачання нового рухомого складу для залізниць (2009–2019 роки);

- розроблення методик і проведення приймальних експлуатаційних випробувань нового рухомого складу, створеного згідно з Програмою (2008–2020 роки);

- моніторинг тенденцій зміни світових цін та споживчих якостей рухомого складу й розроблення пропозицій щодо його придбання для залізниць України (2009–2020 роки);

– дослідження та розроблення конструкторсько-технологічної документації для подовження термінів служби рухомого складу (2009–2020 роки);

– розроблення методик і проведення приймальних експлуатаційних випробувань головних зразків рухомого складу, його вузлів, які модернізовані згідно з програмою (2008–2020 роки);

– моніторинг складу, структури та властивостей металів і сплавів залізничної техніки після їх тривалої експлуатації (2009–2020 роки);

– дослідження й аналізування темпів зносу коліс рухомого складу, рейок згідно із заходами, що використовуються для його зменшення, визначення найбільш ефективних з них (2008–2020 роки);

– розроблення, випробування та впровадження пристроїв і систем для діагностування рухомого складу (2009–2020 роки);

– розроблення та впровадження технологій інформаційного забезпечення ефективного використання нового рухомого складу та того, що модернізується (2009–2020 роки);

– розроблення, виготовлення та впровадження стаціонарної системи контролю екіпажу рухомого складу під час його руху у складі поїзда (геометрія коліс, сили, діючі в екіпажі й на рейках) (2009–2020 роки);

– розроблення навчальних програм, підготовки відповідних нормативних документів та проведення підготовки й перепідготовки персоналу залізниць для роботи на новому рухомому складі й тому, що модернізується (2009–2020 роки);

– реформування наявної навчальної бази та створення нових галузевих навчальних центрів із підготовки й перепідготовки персоналу залізниць для роботи з новим рухомим складом та тим, що модернізується (2009–2020 роки).

Таким чином, перелічений вище комплекс заходів зазначеної Програми за умов їх успішної реалізації сприятиме розвитку залізничного транспорту в Україні на основі запровадження інноваційної моделі розвитку зазначеного сектору виробничої інфраструктури національної економіки у 2008–2020 роках і в подальшій середньостроковій та довгостроковій перспективах.

Слід також звернути увагу на те, що комплекс заходів, який визначений в урядовій Постанові «Деякі питання визначення середньострокових пріоритетних напрямів інноваційної діяльності галузевого рівня на 2017–2021 роки» від 18 жовтня 2017 року № 980 вживається шляхом реалізації державних цільових програм (далі – ДЦП), а також у формі державного замовлення та окремих інноваційних проєктів [14, с. 5–7]. Отже, на нашу думку, в сучасних умовах на державному рівні необхідно створити такі передумови та умови економічної діяльності, щоби залізничній компанії АТ «Укрзалізниця» було вигідно замовляти майже весь рухомий склад у вітчизняних товаровиробників залізничного транспортного машинобудування, а також реалізовувати окремі інноваційні проєкти (зокрема, технологічні та організаційні інновації) на залізничному транспорті у співробітництві з певними стратегічними зарубіжними партнерами.

Отже, на нашу думку, слід сконцентрувати основну увагу державної транспортної політики країни на таких основних складових частинах інноваційного розвитку залізничної транспортної інфраструк-

тури країни, які представлені на рис. 2. В зазначені вище складові частини входять наукове забезпечення, кадрове забезпечення (наукове й технічне), матеріально-технічне забезпечення (базова основа розвитку) та фінансове забезпечення інноваційного розвитку сектору. Розглядаючи матеріально-технічне забезпечення залізничної транспортної інфраструктури країни як найважливіший чинник ефективності її роботи, в контексті інноваційного розвитку національної економіки маємо перш за все виділити такі напрями, як транспортне залізничне машинобудування (суміжна галузь), електронне забезпечення функціонування всієї транспортної інфраструктури та металургійна промисловість (рис. 2).

**Висновки.** Отже доцільно, на нашу думку, розглянути ідею створення інноваційного залізничного кластеру на державному рівні, регіональному рівні або галузевому рівнях господарювання в сучасних умовах міжнародних інтеграційних процесів. Так, інноваційний розвиток на залізничній транспортній інфраструктурі країни включає такі основні складники:

– модернізація електровозо-, тепловозо- й вагонобудівних вітчизняних виробничих підприємств;

– технічне переозброєння на інноваційній основі всіх підприємств, що пов'язані з виробництвом, яке забезпечує подальший розвиток усієї залізничної транспортної інфраструктури країни;

– практично повне оновлення рухомого складу (як вантажного, так і пасажирського), а також тягової сили (електровозів, тепловозів тощо);

– повсюдна реконструкція самих залізничних колій;

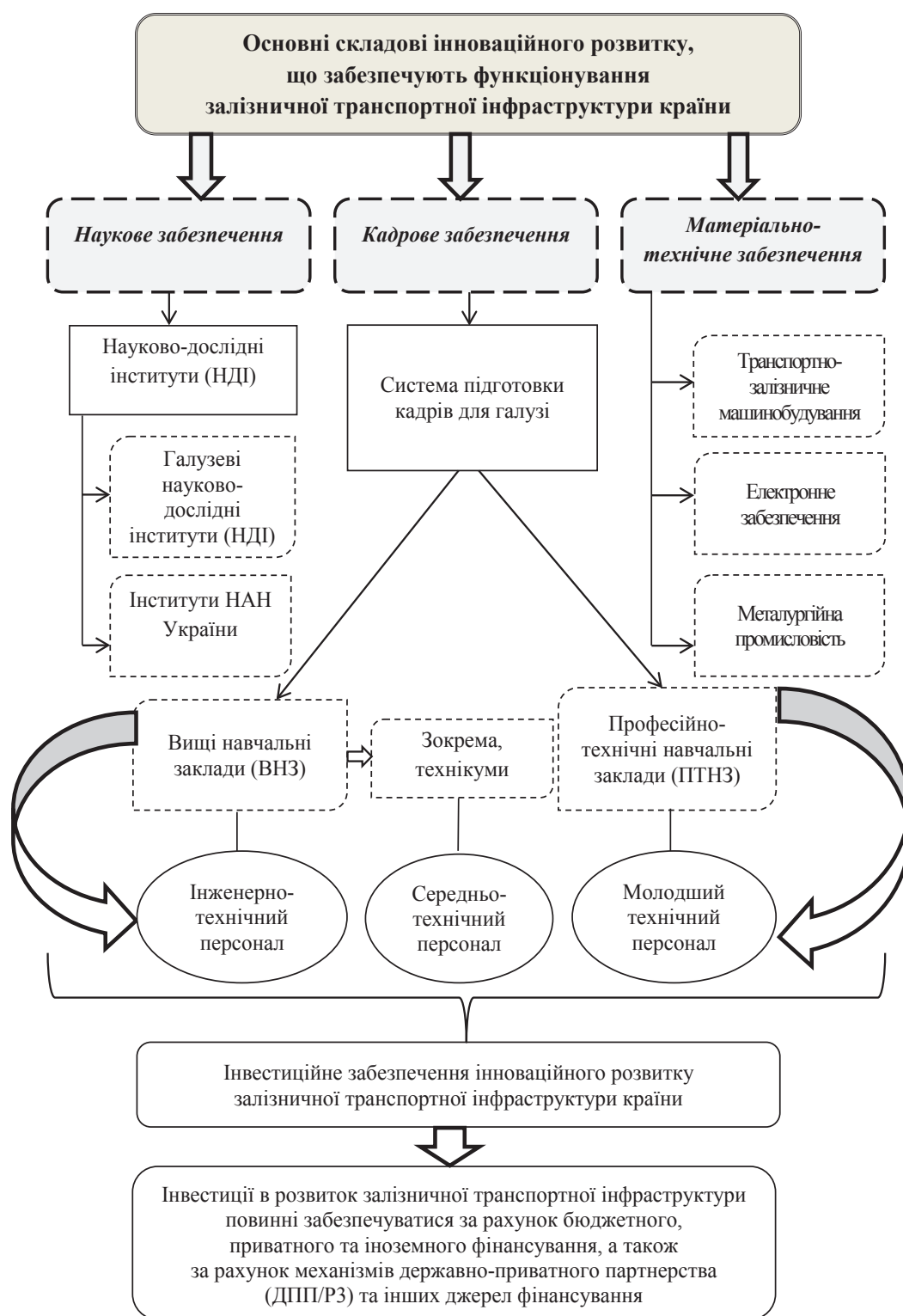
– своєчасне забезпечення залізничної транспортної системи електронним обладнанням та продукцією підприємств металургійної промисловості;

– вирішення проблеми інтеграції залізничної транспортної інфраструктури країни в міжнародну транспортну систему.

При цьому щодо вирішення перерахованих вище напрямів основну роль відіграватимуть такі складові частини, як підготовка відповідних кадрів всіх категорій для реалізації проблеми інноваційного розвитку залізничної транспортної інфраструктури країни, стимулювання попиту на внутрішньому ринку інноваційної продукції вітчизняного виробництва для залізничної системи, визначення загальних обсягів фінансування та джерел інвестиційного забезпечення всіх зазначених процесів.

Слід також відзначити, що підприємства вітчизняного залізничного машинобудування займаються переважно ремонтом іноземної техніки, яка була у використанні і яку купували за валюту за кордоном, витрачаючи на це чималі гроші, замість того, щоби самим виробляти та відновлювати вітчизняний парк тягових рухомих складів задля забезпечення транспортної інфраструктури електровозами, тепловозами, різними видами залізничних вагонів та електропоїздами власного українського виробництва.

Також слід звернути увагу на те, що на розвиток АТ «Укрзалізниця» щорічно виділяються відповідні фінансові ресурси в рамках програми залізничної компанії щодо капітальних інвестицій на відповідний рік. Проте слід зазначити, що за всі останні роки так званого реформування на залізничному транспорті країни ніяких суттєвих позитивних змін не відбулося, зокрема щодо



**Рис. 2. Загальна схема інституційного забезпечення інноваційного розвитку залізничної транспортної інфраструктури країни**

Джерело: узагальнено, систематизовано та складено автором О.Б. Піріашвілі

інституціональних перетворень, що може свідчити тільки про нецільове використання фінансових ресурсів компанії.

Підсумовуючи, маємо сказати, що залізнична транспортна інфраструктура є системоутворюючою структурою, яка забезпечує ефективність розвитку всієї національної економіки країни. У зв'язку з цим для

ефективного інвестиційного забезпечення інноваційного розвитку залізничної транспортної інфраструктури країни, яка забезпечує також стійкість та безпеку розвитку національної економіки, ця структура повинна функціонувати як єдина система з єдиним центром управління та інституціональним забезпеченням.

## Список використаних джерел:

1. «Україна: поступ у XXI століття. Стратегія економічної та соціальної політики на 2000–2004 роки»: Послання Президента України до Верховної Ради України від 23 лютого 2000 року № 276а/2000 / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/276%D0%B0/2000> (дата звернення: 21.10.2019).
2. Про затвердження Програми розвитку інвестиційної діяльності на 2002–2010 роки: Постанова Кабінету Міністрів України від 28 грудня 2001 року № 1801 / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1801-2001-%D0%BF> (дата звернення: 21.10.2019).
3. Кабмін повернув «Укрзалізницю» до сфери управління Мінінфраструктури. *Інтерфакс-Україна. Економіка*. URL: <https://ua.interfax.com.ua/news/economic/619575.html> (дата звернення: 28.10.2019).
4. Суржик Л.В. Як нам облаштувати наукову сферу. *Дзеркало Тижня*. 2019. 9 листопада – 15 листопада. URL: [https://dt.ua/SCIENCE/yak-nam-oblashtuvati-naukovu-sferu-328970\\_.html](https://dt.ua/SCIENCE/yak-nam-oblashtuvati-naukovu-sferu-328970_.html) (дата звернення: 14.11.2019).
5. Марцинковская А.В. Совершенствование институциональной среды железнодорожного транспорта. *Экономика железных дорог*. 2014. № 4. С. 106–116.
6. Залізничний транспорт: задачі міністерства в рамках галузі // Міністерство інфраструктури України: веб-сайт. URL: <http://mtu.gov.ua/content/zadachi-ministerstva-v-ramkah-galuzi.html> (дата звернення: 20.11.2019).
7. Дунина А.М. Локомотив напоминал груду металлолома: кто виноват в новой аварии на ж/д. *Вести*. 2018. 17 октября. С. 5.
8. Основні аспекти стратегії розвитку ПАТ «Укрзалізниця» на 2017–2021 роки // Цензор.Нет: веб-сайт. URL: [https://storage2.censor.net.ua/files/20180503\\_Strategy\\_UZ\\_2021.pdf](https://storage2.censor.net.ua/files/20180503_Strategy_UZ_2021.pdf) (дата звернення: 20.01.2020).
9. Інституціональні зміни. Економічна енциклопедія: у 3 т. Київ: Видавничий центр «Академія», 2000. Т. 1. С. 659–660.
10. Что спасет украинскую экономику: рецепты для власти. *Вести*. 2019. URL: <https://business.vesti-ukr.com/economics/345414-cto-spaset-ukrainskuju-ekonomiku-retsepty-dlja-vlasti> (дата звернення: 21.11.2019).
11. Самсонкін В.М., Гончаров О.М., Грищенко С.Г., Коновалов А.В. Комплексна програма оновлення залізничного рухомого складу України на 2008–2020 роки / Міністерство транспорту та зв'язку України. Державна адміністрація залізничного транспорту України «Укрзалізниця». Київ, 2009. С. 219–225.
12. Что спасет украинскую экономику: рецепты для власти. *Вести*. 2019. 8 августа. № 139 (1464). С. 5.
13. Данилишин Б.М. Монетарна політика VS економічне зростання: змагання затягнулося. *Дзеркало Тижня*. 2019. 27 липня – 16 серпня. № 29 (1254). URL: [https://dt.ua/macrolevel/monetarna-politika-vs-ekonomichne-zrostannya-zmagannya-zatyagnulosya-318733\\_.html](https://dt.ua/macrolevel/monetarna-politika-vs-ekonomichne-zrostannya-zmagannya-zatyagnulosya-318733_.html) (дата звернення: 21.11.2019).
14. Деякі питання визначення середньострокових пріоритетних напрямів інноваційної діяльності галузевого рівня на 2017–2021 роки: Постанова Кабінету Міністрів України від 18 жовтня 2017 року № 980 / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/980-2017-%D0%BF> (дата звернення: 27.11.2019).

## References:

1. Verkhovna Rada Ukrainy (2000) “Ukrayina: postup u XXI stolittja. Strateghija ekonomichnoji ta socialnoji polityky na 2000–2004 roky”: *Poslannja Prezidenta Ukrainy do Verkhovnoji Rady Ukrainy vid 23 ljutogho 2000 roku № 276a/2000* [“Ukraine: Progress in the 21st Century. Economic and Social Policy Strategy for 2000-2004”: Message of the President of Ukraine to the Verkhovna Rada of Ukraine dated February 23, 2000 No. 276a / 2000], 45–47 pp. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/276%D0%B0/2000> (accessed: 21 October 2019).
2. Verkhovna Rada Ukrainy (2001) *Pro zatverdzhennja Prohramy rozvytku investycijnoji dijalnosti na 2002–2010 roky: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 28 ghrudnja 2001 roku No 1801* [On approval of the Program for the Development of Investment Activities for 2002–2010: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of December 28, 2001 № 1801]. 5–6 pp. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1801-2001-%D0%BF> (accessed: 21 October 2019).
3. Interfaks – Ukrainy. (2019) *Ekonomika Kabmin povernuv «Ukrzaliznycu» do sfery upravlinnja Mininfrastruktury*. [The Cabinet returned Ukrzaliznytsia to the Ministry of Infrastructure]. 1–2 pp. Available at: <https://ua.interfax.com.ua/news/economic/619575.html> (accessed: 28 October 2019).
4. Surzhyk L.V. (2019) Jak nam oblashtuvaty naukovu sferu. [How to equip us with the scientific sphere]. *Dzerkalo Tyzhnja* (electronic newspaper), no. 42, 1–2 pp. Available at: [https://dt.ua/SCIENCE/yak-nam-oblashtuvati-naukovu-sferu-328970\\_.html](https://dt.ua/SCIENCE/yak-nam-oblashtuvati-naukovu-sferu-328970_.html) (accessed: 14 November 2019).
5. Martsinkovskaya A.V. (2014) Sovershenstvovanie institutsional'noy sredy zheleznodorozhnoho transporta. [Improving the institutional environment of railway transport]. *Economics of the railways*, no. 4, pp. 106–116. (in Russian)
6. Ministerstvo infrastruktury Ukrainy (2019) *Zaliznychnyj transport: zadachi ministerstva v ramkakh ghaluzi* [Railway transport: Ministry tasks within the industry] (electronic page) (unpublished). Available at: <http://mtu.gov.ua/content/zadachi-ministerstva-v-ramkah-galuzi.html> (accessed: 20 November 2019).
7. Dunina A.M. (2018) Lokomotiv napominal grudu metalloloma: kto vinovat v novoy avarii na zh/d [The lokomotiv resembled a pile of scrap metal: who is to blame for the new accident on the railway]. *Vesti*, no. 172, pp. 5.
8. Tsenzor.Net. Osnovni aspekti strategij rozvytku PAT “Ukrzaliznitsya” 2017–2021 roky [The main aspects of strategic development of PJSC “Ukrzaliznitsya” 2017-2021 years] (electronic page). 11 pp. Available at: [https://storage2.censor.net.ua/files/20180503\\_Strategy\\_UZ\\_2021.pdf](https://storage2.censor.net.ua/files/20180503_Strategy_UZ_2021.pdf) (accessed: 20 January 2020).
9. Mochernyj S.V. (ed.) (2000) Instytucionaljni zminy [Institutional change]. *Ekonomichna encyklopedija: u 3 t.* [Economic Encyclopedia: in 3 vol.]. Kyjiv: Vydavnychyj centr “Akademija”. Vol. 1, pp. 659–660.
10. (2019) Chto spaset ukrainskuyu ekonomiku: retsepty dlya vlasti [What will save the Ukrainian economy: recipes for power]. *Vesti* [News], no. 139, 5 p. Available at: <https://business.vesti-ukr.com/economics/345414-cto-spaset-ukrainskuju-ekonomiku-retsepty-dlja-vlasti> (accessed: 21 November 2019).
11. Samsonkin V.M., Ghoncharov O.M., Ghryshhenko S.Gh., Konovalov A.V. (2009) Naukovo-tekhnichne zabezpechennja modernizaciji ta onovlennja rukhomogho skladu zaliznycj Ukrainy [Scientific and technical support for the modernization and updating of rolling stock of Ukraine’s railways]. *Kompleksna prohrama onovlennja zaliznychnogho rukhomogho skladu Ukra-*



*jiny na 2008–2020 roky* [Comprehensive program of updating of the railway rolling stock of Ukraine for 2008–2020]. Kyiv : TÓV “NVP Polighrafservis”, 219–225 pp. (in Ukrainian)

12. (2019) Chto spaset ukrainskuyu ekonomiku: retsepty dlya vlasti [What will save the Ukrainian economy: recipes for power]. *News*, no. 139 (1464), 5 p.

13. Danylyshyn B.M. (2019) Monetarna polityka VS ekonomichne zrostantnja: zmagannja zatjaghnulosja [Monetary policy VS economic growth: the competition has dragged on.] *Dzerkalo Tyzhnja* [The Mirror of the Week] (electronic newspaper), no. 29 (1254), 1–2 pp. Available at: [https://dt.ua/macrolevel/monetarna-politika-vs-ekonomichne-zrostantnya-zmagannya-zatyagnulosya-318733\\_.html](https://dt.ua/macrolevel/monetarna-politika-vs-ekonomichne-zrostantnya-zmagannya-zatyagnulosya-318733_.html) (accessed: 21 November 2019).

14. Verkhovna Rada Ukrainy (2017) *Dejaki pytannja vyznachennja serednjostrokovykh priorytetnykh naprjamiv innovacijnoji dijalnosti ghaluzevogho rivnja na 2017–2021 roky : Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 18 zhovtnja 2017 roku No. 980* [Some issues of determining medium-term priority areas of innovation activity of the sectoral level for 2017–2021 : Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of October 18, 2017 No. 980]. Kyiv : Verkhovna Rada of Ukraine, 5–7 pp. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/980-2017-%D0%BF> (accessed: 27 November 2019).