

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ

Корінь Мирослава Василівна



УДК: 338.49:656.078.1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ
ІНФРАСТРУКТУРИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ
ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Харків – 2019

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Українському державному університеті залізничного транспорту Міністерства освіти і науки України.

Науковий консультант:

доктор економічних наук, професор
Дикань Володимир Леонідович,
Український державний університет
залізничного транспорту, завідувач кафедри
економіки та управління виробничим і
комерційним бізнесом.

Офіційні опоненти:

доктор економічних наук, професор
Ейтутіс Георгій Дмитрович,
Державний університет інфраструктури та
технологій, професор кафедри економіки,
маркетингу та бізнес-адміністрування;

доктор економічних наук, професор
Криворучко Оксана Миколаївна,
Харківський національний автомобільно-
дорожній університет, завідувач кафедри
управління та адміністрування;

доктор економічних наук, професор
Міщенко Максим Іванович,
Дніпровський національний університет
залізничного транспорту імені академіка
В. Лазаряна, професор кафедри економіки та
менеджменту.

Захист відбудеться «25» жовтня 2019 р. об 11-00 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.820.05 в Українському державному університеті залізничного транспорту за адресою: м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд. 3.501.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Українського державного університету залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд. 2.209 та на сайті Українського державного університету залізничного транспорту: <http://kart.edu.ua>.

Автореферат розісланий «24» вересня 2019 р.

Учений секретар
спеціалізованої вченої ради



І. В. Чорнобровка

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми дослідження. Одним із ключових показників, що визначає рейтинг глобальної конкурентоспроможності країни, є рівень розвитку її залізничної інфраструктури. Донедавна за цим параметром Україна посідала провідні позиції серед економічно розвинутих країн. Однак через погіршення фінансово-економічного становища залізничного транспорту відбулося поглиблення процесів технологічної деградації його інфраструктури. Прогресуюче старіння залізничних колій, рухомого складу, засобів діагностики, автоматичної телекомунікації обумовлює погіршення рівня якості обслуговування споживачів і виводить на поверхню питання реалізації масштабних проєктів розвитку інфраструктури залізничного транспорту, орієнтованих на впровадження високошвидкісного руху поїздів, європейських стандартів якості обслуговування і в цілому подолання наявних у галузі інфраструктурних асиметрій розвитку, що створює передумови для економічного підйому країни і покращення якості життя населення.

За відсутності в залізничній галузі власних ресурсів для модернізації інфраструктури величезні можливості для реалізації інфраструктурних проєктів розвитку залізничного транспорту створюються в рамках приєднання України до Європейської політики сусідства і програм ЄС, орієнтованих на підтримку транскордонного співробітництва. Поглиблення транскордонних зв'язків залізничного транспорту і нівелювання наявних інфраструктурних асиметрій його розвитку порівняно з залізницями ЄС потребує розроблення концепції розвитку інфраструктури залізничного транспорту на засадах транскордонної співпраці, що сприятиме конвергентності умов і параметрів функціонування галузі та забезпечить її повноцінну інтеграції в європейський транспортно-логістичний простір.

Теоретико-методологічні та практичні аспекти забезпечення розвитку залізничного транспорту і підвищення ефективності функціонування його інфраструктури досліджують у своїх працях такі вчені, як Ю. Бараш, В. Богомолова, О. Гненний, З. Дзуліт, О. Дейнека, В. Дикань, Г. Ейтутіс, І. Зайцева, О. Зоріна, В. Ільчук, Л. Калініченко, О. Кірдіна, О. Криворучко, В. Компанієць, М. Міщенко, Є. Малицька, О. Никифорок, В. Овчиннікова, Ю. Пащенко, Л. Позднякова, Є. Сич, І. Токмакова, В. Третяк, Л. Українська, О. Чупир, В. Шинкаренко, О. Ярмоліцька та ін.

Широке коло питань, пов'язаних з дослідженням процесів транскордонного співробітництва та формуванням інтегрованих науково-виробничих структур у транскордонних регіонах, висвітлено у працях таких вчених-науковців, як П. Беленький, К. Верхованцева, О. Гарасюк, В. Гоблик, О. Гонта, В. Засадко, А. Зборовська, А. Краснейчук, О. Литвишко, Н. Мікула, Д. Олійник, В. Пила, Т. Терещенко, О. Чмир та ін.

Специфіка інституційного забезпечення розвитку залізничного транспорту і реалізації інтеграційних процесів у транскордонних регіонах розкрита у працях В. Гудкової, К. Куцаб-Бонка, М. Лінькова, В. Новицького, І. Островського, О. Поліщук, Т. Ренькаса, В. Решетило, Г. Стадника, А. Стрижакова, А. Ткача, Н. Якименко та ін.

Розробленню питань щодо підвищення ефективності управління проєктами та

взаємовідносинами з ключовими стейкхолдерами значну увагу у своїх дослідженнях приділяють Л. Батенко, О. Загородніх, М. Кларксон, Н. Клевцевич, В. Ліщинська, І. Мазур, Р. Мітчел, Ф. Ніколс, Н. Ольдерогге, М. Петров, Н. Сметіна, К. Солодучін, А. Стреттон, Т. Фесенко, Р. Фріман, В. Шапіро та ін.

Враховуючи наукове та практичне значення праць вищезазначених авторів, слід підкреслити, що існує потреба у формуванні теоретико-методологічних і методичних положень щодо розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах активізації процесів транскордонної співпраці з метою забезпечення її структурно-технологічної трансформації і конвергентності параметрів функціонування в рамках транскордонних регіонів, у тому числі назріла необхідність у формуванні концепції розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва, розробленні механізмів та інструментарію підтримки науково-виробничої, інвестиційної, кадрової співпраці залізниць у рамках транскордонних регіонів і моделей управління взаємовідносинами зі стейкхолдерами інфраструктурного проєкту.

Усі ці обставини зумовили вибір теми дисертаційної роботи, визначили предмет, об'єкт, основну мету і завдання дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Наукові результати і висновки дисертаційного дослідження є складовою розробок Харківського національного університету будівництва та архітектури в межах науково-дослідної роботи кафедри економіки за темами «Актуальні проблеми та напрями розвитку потенціалу соціально-економічних систем в умовах конкуренції» (номер державної реєстрації 0115U001897), де автором обґрунтовано напрями суб'єктно-інституційного забезпечення процесів кластеризації; «Проблеми адаптації соціально-економічних систем до екзогенних змін» (номер державної реєстрації 0118U001941), де автором ідентифіковано інфраструктурні асиметрії розвитку залізничного транспорту України як учасника загальноєвропейської транспортної мережі.

Теоретичні положення дисертаційної роботи використано при виконанні наукових досліджень Української інженерно-педагогічної академії за темою «Управління розвитком суб'єктів господарювання на засадах інноваційної економіки» (номер державної реєстрації 0119U000326), де автором систематизовано детермінанти нівелювання наявних інфраструктурних асиметрій розвитку залізничного транспорту.

Дисертація виконувалася відповідно до основних положень Стратегічного плану розвитку залізничного транспорту України на період до 2020 року (затверджено наказом Міністерства інфраструктури України від 21 грудня 2015 р. № 547), Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року (затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р), Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки (затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1390), Державної програми розвитку транскордонного співробітництва на 2016-2020 роки (затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 23 серпня 2016 р. № 554).

Мета та завдання дослідження. Мета дисертаційної роботи полягає в розробленні теоретико-методологічних засад, методичних підходів і практичних рекомендацій щодо розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах активізації процесів транскордонної співпраці з метою забезпечення її структурно-технологічної трансформації і конвергентності параметрів функціонування в рамках транскордонних регіонів.

Досягнення мети дисертаційного дослідження зумовило необхідність вирішення таких основних завдань:

- проаналізувати особливості реалізації глобальних інфраструктурних проєктів за ініціативи Китаю та країн ЄС і обґрунтувати потенційні можливості для розвитку залізничного транспорту України в рамках європейської інфраструктурної ініціативи щодо створення Транс'європейської транспортної мережі;

- виявити тенденції функціонування залізничного транспорту України в умовах реалізації структурно-організаційних трансформацій у галузі та ідентифікувати інфраструктурні асиметрії розвитку залізничного транспорту України як учасника загальноєвропейської транспортної мережі; обґрунтувати необхідність забезпечення конвергентності умов функціонування інфраструктури українських залізниць у рамках транскордонних регіонів;

- вивчити теоретичний базис і доповнити класифікацію видів транскордонного співробітництва залізничного транспорту; узагальнити детермінанти нівелювання наявних інфраструктурних асиметрій розвитку залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва;

- розробити теоретичне підґрунтя розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва і встановити напрями її розвитку в межах транскордонного регіону з урахуванням сучасних принципів постіндустріального зростання;

- запропонувати концепцію розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва для забезпечення її структурно-технологічної трансформації і конвергентності параметрів функціонування в рамках транскордонних регіонів;

- з'ясувати інституційні деформації, що зумовлюють дисфункціональність інституту транскордонної співпраці, і запропонувати модель забезпечення конвергентності інституційних засад розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці;

- надати пропозиції щодо удосконалення державного регулювання і стимулювання розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці;

- удосконалити підхід до управління розвитком науково-виробничої інфраструктури залізничного транспорту за рахунок формування відповідної стратегії;

- узагальнити світову практику створення локалізованих виробництв і розвинути теоретичні основи його розвитку у сфері реалізації інфраструктурних проєктів на залізничному транспорті;

- сформувати організаційно-методичний підхід щодо розвитку локалізованого виробництва у сфері реалізації інфраструктурних проєктів на залізничному транспорті;
- запропонувати методичний підхід до оцінювання рівня локалізації виробництва для реалізації проєктів розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці;
- розробити концепцію управління стейкхолдерами проєкту розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці;
- удосконалити модель управління інвестиційним забезпеченням інфраструктурних проєктів розвитку залізничного транспорту на основі врахування інфраструктурних ризиків;
- встановити вплив факторів на кадрову роботу і ефективність використання кадрового потенціалу залізниць, визначити елементи системи кадрового забезпечення розвитку інфраструктури залізничного транспорту у транскордонних регіонах і внести пропозиції щодо мотивації учасників команди інфраструктурного проєкту.

Об’єкт дослідження – процес розвитку інфраструктури залізничного транспорту.

Предмет дослідження – теоретико-методологічні засади, методичні підходи та практичні рекомендації щодо розвитку інфраструктури залізничного транспорту України в умовах транскордонного співробітництва.

Методи дослідження. Для досягнення поставленої мети і вирішення зазначених завдань було використано такі методи: *порівняльний аналіз і графічний метод* – для відображення тенденцій розвитку залізничного транспорту і асиметрій розвитку його інфраструктури; *систематизація і класифікація* – для класифікації видів транскордонного співробітництва залізничного транспорту, систематизації детермінант нівелювання наявних інфраструктурних асиметрій розвитку галузі в умовах транскордонного співробітництва; *системний підхід* – для формування теоретичних основ розвитку локалізованого виробництва у сфері реалізації інфраструктурних проєктів на залізничному транспорті, удосконалення системи кадрового забезпечення розвитку інфраструктури залізничного транспорту у транскордонних регіонах; *моделювання* – для обґрунтування моделі забезпечення конвергентності інституційних засад, моделі управління інвестиційним забезпеченням інфраструктурних проєктів розвитку залізничного транспорту; *абстрагування і логічного аналізу* – для розроблення концептуальних положень розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва, формування пропозицій щодо удосконалення управління розвитком науково-виробничої інфраструктури; *морфологічного аналізу* – для удосконалення понятійно-категоріального апарату досліджуваної проблематики; *аналогії та екстраполяції* – для формування пропозицій щодо створення координаційного відділу транскордонного співробітництва залізничного транспорту, галузевого центру сприяння локалізації; *експертний і розрахунково-аналітичний* – для оцінювання потенціалу залізничного транспорту щодо реалізації проєктів розвитку інфраструктури в межах транскордонних регіонів.

Інформаційну базу дослідження склали законодавчі та нормативні акти України щодо діяльності залізничного транспорту, публікації провідних вітчизняних і зарубіжних авторів, монографічні дослідження фахівців з питань розвитку інфраструктури і транскордонного співробітництва, статистичні дані та дані фінансової і статистичної звітності підприємств залізничного транспорту, ресурси Інтернету.

Наукова новизна отриманих результатів. Результати наукового дослідження в сукупності вирішують важливу наукову проблему розроблення теоретико-методологічних положень і методичних підходів і практичних рекомендацій щодо забезпечення розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах активізації процесів транскордонної співпраці. Найбільш важливі результати дослідження, що містять елементи наукової новизни, полягають у такому:

вперше:

- ідентифіковано інфраструктурні асиметрії розвитку залізничного транспорту України як учасника загальноєвропейської транспортної мережі, що відображують дивергентність стану і параметрів його функціонування в розрізі експлуатаційно-сервісної, науково-виробничої та соціальної складових інфраструктури залізничної галузі. Це дозволило обґрунтувати висновок про необхідність забезпечення конвергентності умов функціонування інфраструктури українських залізниць у рамках транскордонних регіонів;

- розроблено концептуальні положення розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва, в основу яких покладено трикомпонентну (інституційна, науково-виробнича, проєктна) систему інструментів сприяння розширенню транскордонних зв'язків з метою реалізації стратегічних для залізничної галузі інфраструктурних проєктів. Розкрито цілі і завдання, розроблено алгоритм розвитку транскордонного співробітництва залізниць, що в сукупності сприятиме створенню умов для забезпечення структурно-технологічної трансформації і конвергентності параметрів функціонування інфраструктури залізничного транспорту у транскордонних регіонах;

- обґрунтовано цілісну концепцію управління зацікавленими особами проєкту розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці, сформовану, по-перше, представленням етапності відповідного управління (підготовчий, аналітичний, стратегічно-управлінський, моніторингово-контрольний); по-друге, типологізацією зацікавлених сторін за суб'єктною роллю в управлінських рішеннях проєкту (організатори, виконавці-постачальники, реципієнти, співорганізатори); по-третє, розкриттям базових стратегій залучення стейкхолдерів і моделі спільного управління інфраструктурними проєктами розвитку залізниць у рамках транскордонних регіонів. Концепція складає основу організації ефективного механізму транскордонної взаємодії стейкхолдерів проєктів розвитку інфраструктури залізничного транспорту і сприятиме підвищенню ефективності управління діловою репутацією галузі;

удосконалено:

- теоретичні положення розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва за рахунок уточнення змісту наукової категорії «розвиток інфраструктури залізничного транспорту», її

суб'єктно-компонентного складу та системи принципів, встановлення взаємозв'язку пріоритетів розвитку з цілями-цінностями соціально-економічного зростання транскордонних регіонів. Це дало змогу визначитися зі стратегічними напрямками розвитку інфраструктури залізниць у межах транскордонних територій, що відповідають сучасним принципам постіндустріального зростання;

- модель забезпечення конвергентності інституційних засад розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці, що ґрунтується на загальноєвропейських нормах і принципах регулювання механізмів транскордонної взаємодії та, на відміну від існуючих, встановлює суб'єкти й інструменти трансформації інституційних умов реалізації інфраструктурних проєктів у рамках транскордонних регіонів. Реалізація даної моделі дозволить подолати наявні інституційні деформації для реалізації транскордонних проєктів розвитку інфраструктури залізничного транспорту;

- підхід до управління розвитком науково-виробничої інфраструктури залізничного транспорту, що, на відміну від існуючих, ґрунтується на синтезі положень теорій інтеграційного розвитку і динамічних конкурентних переваг і містить пропозиції щодо формування відповідної стратегії, яка передбачає вибір стратегічних альтернатив, що встановлені за ознакою інноваційної конвергентності науково-виробничої інфраструктури галузі і передбачають ліквідацію, збереження в існуючому стані та інноваційну трансформацію її ключових елементів. Реалізація даного підходу дозволить забезпечити інноваційну трансформацію науково-виробничої інфраструктури залізничного транспорту на основі залучення технологій, ресурсів і компетенцій підприємств-партнерів з транскордонних регіонів;

- теоретичні основи розвитку локалізованого виробництва у сфері реалізації інфраструктурних проєктів залізничного транспорту, які, на відміну від відомих, враховують мотиваційні фактори, що визначають доцільність локалізації для реалізації інфраструктурних проєктів у транскордонних регіонах, і передбачають виділення ступенів і етапів локалізації, що розрізняються пріоритетами та рівнем зрілості співпраці. Це склало основу пропозицій щодо створення транскордонного науково-виробничого кластеру, у межах якого сформується інтегроване середовище науково-виробничого співробітництва між учасниками проєктів розвитку інфраструктури залізничного транспорту у транскордонних регіонах;

- організаційно-методичний підхід щодо формування і розвитку локалізованого виробництва у сфері реалізації інфраструктурних проєктів на залізничному транспорті, що, на відміну від відомих, полягає в обґрунтуванні створення галузевого центру сприяння локалізації. Розкрито функції та напрями діяльності центру, визначено ключові етапи та процедуру реалізації інфраструктурного проєкту на засадах локалізації. Надана пропозиція дозволить підвищити ефективність виконання транскордонних проєктів розвитку інфраструктури галузі і забезпечити освоєння виробництва високотехнологічної продукції філіями і підрозділами залізничного транспорту;

- модель управління інвестиційним забезпеченням інфраструктурних проєктів розвитку залізничного транспорту, яка, на відміну від існуючих, ґрунтується

на оцінюванні співвідношення величини інфраструктурних ризиків та обсягу інфраструктурних інвестицій і передбачає вибір альтернативних стратегій інвестування, що здійснюється з використанням інструментарію інвестиційної підтримки і мінімізації ризиків інфраструктурного проєкту. Впровадження даної моделі дозволить сформувати ефективний механізм інвестиційного забезпечення розвитку залізничного транспорту в контексті реалізації масштабних інфраструктурних проєктів;

- систему кадрового забезпечення розвитку інфраструктури залізничного транспорту у транскордонних регіонах, яка враховує вплив факторів на кадрову роботу і ефективність використання кадрового потенціалу залізниць і, на відміну від існуючих, включає комплекс технологій та інструментарію з підтримки ефективної роботи команди, вирівнювання ринку праці транскордонного регіону та створення дієвої системи професійного навчання. Це дозволяє попередити виникнення кадрових ризиків і сформувати ефективний кадровий потенціал для виконання інфраструктурних проєктів розвитку залізничного транспорту у транскордонних регіонах на різних стадіях їх реалізації;

отримали подальший розвиток:

- класифікація транскордонного співробітництва залізничного транспорту, яка, на відміну від відомих, передбачає виділення його видів за такими ознаками, як тривалість реалізації проєктів, форма співробітництва, характер зв'язків, групи проєктів стратегічної транскордонної співпраці. Застосування даної класифікації дозволить більш ґрунтовно підійти до вибору заходів щодо забезпечення реалізації проєктів розвитку інфраструктури залізничного транспорту в рамках транскордонних територій;

- систематизація детермінант нівелювання наявних інфраструктурних асиметрій розвитку залізничного транспорту, що, на відміну від існуючих, враховує переваги і можливості співробітництва в рамках транскордонних територій і передбачає поділ факторів на структурно-організаційні, науково-технічні, фінансово-економічні, еколого-енергетичні та соціально-культурні за мікро-, мезо- та макрорівнями. Це дозволило обґрунтувати пріоритетні напрями розвитку співробітництва залізничного транспорту у транскордонних регіонах;

- підхід до державного регулювання і стимулювання розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці, що, на відміну від існуючих, враховує пріоритетні напрями транскордонного співробітництва залізниць у сфері реалізації інфраструктурних проєктів і передбачає виділення інструментів за векторами державної політики регулювання і стимулювання процесів їх виконання (інституційно-регуляторні, бюджетно-податкові, митно-тарифні, фінансово-інвестиційні, інформаційно-консультативні). Реалізація даного підходу сприятиме створенню сприятливого інституційного середовища реалізації інфраструктурних проєктів залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці;

- методичний підхід до оцінювання рівня локалізації виробництва для реалізації проєктів розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці, який ґрунтується на концепції життєвого циклу інфраструктурного проєкту і, на відміну від відомих, передбачає поетапний

розрахунок інтегрального показника, що враховує рівень локалізації виробництва на кожній фазі його реалізації. Запропонована методика дозволяє встановити рівень імпортозалежності залізничного транспорту на кожному етапі виконання інфраструктурного проєкту і окреслити заходи щодо активізації участі вітчизняних підприємств у їх реалізації.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що обґрунтовані в дисертації методичні підходи, теоретичні висновки і практичні рекомендації можуть бути використані у процесі розвитку інфраструктури залізничного транспорту України, що дозволить забезпечити його повноцінну участь у системі Транс'європейських транспортних комунікацій.

Результати дисертаційного дослідження отримали практичне застосування. Зокрема пропозиції щодо створення системи кадрового забезпечення розвитку інфраструктури залізничного транспорту в транскордонних регіонах були використані і враховані в діяльності ВП «Конотопська дистанція колії» Регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Українська залізниця» (акт впровадження № 201/н від 20 лютого 2019 р.); концептуальні положення розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва використовуються в роботі Департаменту економіки і міжнародних відносин Харківської обласної державної адміністрації (акт впровадження № 194/05 від 15 травня 2019 р.); рекомендації щодо управління інвестиційним забезпеченням інфраструктурних проєктів розвитку залізничного транспорту застосовуються в діяльності ВП «Куп'янська дирекція залізничних перевезень» Регіональної філії «Південна залізниця» АТ «Українська залізниця» (акт впровадження № 907/к від 12 грудня 2018 р.); організаційно-методичний підхід щодо формування і розвитку локалізованого виробництва у сфері реалізації інфраструктурних проєктів на залізничному транспорті впроваджено в діяльність ВП «Харківська дистанція колії» Регіональної філії «Південна залізниця» АТ «Українська залізниця» (акт впровадження № 416 від 17 квітня 2019 р.); положення щодо управління зацікавленими особами проєкту розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці використані і враховані в діяльності ВП «Люботинська колійна машинна станція» Регіональної філії «Південна залізниця» АТ «Українська залізниця» (акт впровадження № 207/к від 04 квітня 2019 р.).

Практичне значення результатів дисертаційного дослідження полягає також і в тому, що сукупність отриманих наукових положень створює методичну базу для обґрунтування інструментарію розвитку інфраструктури залізничного транспорту України в умовах транскордонної співпраці.

Теоретичні та практичні розробки, запропоновані в дисертації, використовуються в навчальному процесі Українського державного університету залізничного транспорту при викладанні дисциплін «Економіка залізничного транспорту», «Економіка підприємства», «Стратегічне управління підприємством», «Регіональна економіка», «Економіка праці та соціально-трудова відносини», «Забезпечення конкурентоспроможності підприємств» і при виконанні випускних робіт магістрів, що підтверджується актом впровадження від 19 березня 2019 р.

Особистий внесок здобувача. Дисертаційна робота є самостійно виконаною працею, у якій викладено авторський підхід щодо формування теоретичного базису та інструментарію розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва.

Усі наукові результати, викладені в дисертації, отримано автором особисто. Із наукових праць, опублікованих у співавторстві [1, 6, 8-10, 13, 14, 17, 18, 20, 24, 25, 38, 44, 51], у дисертації використано тільки ті ідеї і положення, що є результатом особистої роботи і вказані в авторефераті в переліку публікацій.

Апробація результатів дисертації. Основні положення і результати дослідження протягом 2013 – 2018 років пройшли апробацію на 18 Міжнародних, 8 Всеукраїнських і 5 науково-практичних конференціях: Актуальні проблеми формування та управління потенціалом підприємств в умовах інноваційно-інвестиційного розвитку (Харків, 2013); Актуальні питання організації та управління діяльністю підприємств у сучасних умовах господарювання (Харків, 2013); Проблеми міжнародних транспортних коридорів та корпоративної логістики (Харків, 2014); Управління функціонуванням та розвитком економічних систем в умовах глобальних перетворень (Харків, 2014); Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте (Київ, 2014); Актуальні питання організації та управління діяльністю підприємств у сучасних умовах господарювання (Харків, 2014); Пріоритетні напрями економічної політики України на сучасному етапі (Харків, 2015); Міжнародні транспортні коридори та корпоративна логістика (Харків, 2015); Функціонування економічних систем в умовах постіндустріального розвитку (Харків, 2015); Сучасні напрямки розвитку економіки і менеджменту на підприємствах України (Харків, 2015); Актуальні проблеми соціально-економічних систем в умовах трансформаційної економіки (Дніпропетровськ, 2016); Пріоритети розвитку національної економіки в контексті євроінтеграційних та глобальних викликів (Харків, 2016); Проблеми економіки транспорту (Дніпропетровськ, 2016); Міжнародні транспортні коридори та корпоративна логістика (Харків, 2016); Актуальні проблеми економічного розвитку України в умовах інтеграції: досягнення та проблеми (Харків, 2016); Сучасні напрямки розвитку економіки і менеджменту на підприємствах України (Харків, 2016); Конкурентоспроможність підприємств в умовах трансформаційних процесів в економіці України (Харків, 2016); Актуальні питання організації та управління діяльністю підприємств у сучасних умовах господарювання (Харків, 2016); International Scientific Conference Integrated business structures: models, processes, technology's (Chisinau, Republic of Moldova, 2016); Регіональна, галузева та суб'єктна економіка України на шляху до євроінтеграції (Харків, 2017); Проблеми економіки транспорту (Дніпро, 2017); Міжнародна транспортна інфраструктура, індустріальні центри та корпоративна логістика (Харків, 2017); Актуальні питання організації та управління діяльністю підприємств у сучасних умовах господарювання (Харків, 2017); Innovative Educational Technologies: European Experience and Its Application in Training in Economics and Management (Ostrowiec Świętokrzyski, Poland, 2018); Європейський вектор модернізації економіки: креативність, прозорість та сталий розвиток (Харків, 2018); Технології та інфраструктура транспорту (Харків, 2018); Міжнародна транспортна

інфраструктура, індустріальні центри та корпоративна логістика (Харків, 2018); Сучасні проблеми менеджменту (Київ, 2018); Розвиток фінансових відносин суб'єктів господарювання в умовах динамічного зовнішнього середовища (Житомир, 2018); Актуальні проблеми економіки та управління в умовах системної кризи (Львів, 2018); Актуальні питання організації та управління діяльністю підприємств у сучасних умовах господарювання (Харків, 2018).

Публікації. Основні положення і висновки дисертаційної роботи викладено в 56 наукових працях, серед яких 1 одноосібна монографія та 3 колективних монографії, 19 статей у наукових фахових виданнях, що входять до наукометричних баз даних, 1 стаття в зарубіжному науковому виданні (входить до наукометричних баз даних), 1 стаття в іншому виданні, 31 теза доповідей на науково-практичних конференціях. Загальний обсяг наукових праць складає 38,5 друк. арк., з них особисто автору належать 36,8 друк. арк.

Обсяг і структура роботи. Дисертація складається зі вступу, п'яти розділів, загальних висновків, додатків, списку використаних джерел. Загальний обсяг роботи становить 524 сторінки, у т. ч. основний текст займає 369 сторінок. Матеріали дисертації проілюстровано 75 рисунками, 40 таблицями та містять 13 додатків. Список використаних джерел налічує 553 найменування.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

У *вступі* обґрунтовано актуальність обраної теми дисертації, сформульовано мету і завдання, визначено об'єкт, предмет, методи дослідження, охарактеризовано наукову новизну та практичну значущість отриманих результатів, наведено дані щодо їх апробації та публікацій.

У *першому розділі «Інфраструктурні асиметрії розвитку залізничного транспорту України в умовах формування глобального транспортно-логістичного ринку»* вивчено особливості реалізації глобальних інфраструктурних проєктів, проаналізовано тенденції розвитку залізничного транспорту України, ідентифіковано інфраструктурні асиметрії розвитку галузі як учасника загальноєвропейської транспортної мережі.

Трансформація системи міжнародних зв'язків та інтенсифікація товарно-транспортних потоків у китайсько-європейському напрямку обумовили розгортання інфраструктурних ініціатив, орієнтованих на підвищення мобільності та співробітництва країн у глобальному економічному просторі. Ключова роль у створенні глобальних інфраструктурних коридорів належить транспортним ініціативам Китаю та країн ЄС, які реалізують проєкти модернізації і розбудови інтегрованої інфраструктури транспортно-логістичного обслуговування.

Вивчення особливостей реалізації глобальних інфраструктурних проєктів розвитку на основі аналізу транспортних ініціатив Китаю та країн ЄС дозволило виявити, що їхня ефективність забезпечується за рахунок розширення транскордонних зв'язків, поглиблення науково-технологічного, інвестиційного, економічного та культурного співробітництва.

Залізничний транспорт України має потужний інфраструктурний потенціал

і виступає стратегічним партнером у системі підтримки євразійських транспортних комунікацій, забезпечуючи найкоротше транспортне сполучення в цьому напрямку. Виявлено, що попри величезні можливості для розвитку українських залізниць, що створюються в рамках ініційованого Китаєм глобального інфраструктурного проєкту, наразі участь АТ «Укрзалізниця» у його реалізації обмежується номінальним включенням галузі до потенційних транспортних маршрутів даного проєкту.

Встановлено, що поглиблення економічного співробітництва з Європою в рамках імплементації Угоди про асоціацію між Україною та країнами ЄС визначило європейський вектор інфраструктурної інтеграції й залізничного транспорту і сприяло включенню галузі в якості стратегічного партнера Транс'європейської транспортної мережі у країнах Східного партнерства.

Дослідження особливостей реалізації структурно-організаційних трансформацій та основних показників діяльності українських залізниць дозволило ідентифікувати інфраструктурні асиметрії розвитку залізничного транспорту України як учасника загальноєвропейської транспортної мережі, що відображують дивергентність стану і параметрів його функціонування в розрізі експлуатаційно-сервісної, науково-виробничої та соціальної складових інфраструктури залізничної галузі (рис. 1). Визначено, що дивергентність стану експлуатаційно-сервісної складової інфраструктури АТ «Укрзалізниця» проявляється в експлуатаційній несумісності з залізницями ЄС, низькій пропускній здатності та високому рівні зношеності залізничної інфраструктури, ремонтної бази, засобів діагностики і ремонту, об'єктів електропостачання і СЦБ, недостатній кількості об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури, низькому рівні впровадження інтегрованих інформаційно-комунікаційних технологій і систем, низькій швидкості руху поїздів і незадовільному стані заходів з енергоефективності. Асиметрії рівня розвитку науково-виробничої інфраструктури залізничного транспорту полягають, по-перше, у наявності застарілої матеріально-технічної бази виробництв, що призводить до низької якості виробничого процесу; по-друге, у відсутності інвестицій для її відтворення та фінансування проєктів створення галузевих інновацій; по-третє, у низькому рівні використання потенціалу інноваційно-технологічного співробітництва залізниць у рамках транскордонних регіонів. Розбіжність у рівні розвитку соціальної інфраструктури залізничного транспорту проявляється в невідповідності технічного оснащення її об'єктів вимогам і нормам європейського трудового законодавства, недостатньому фінансуванні медичного і соціального страхування працівників залізниць, незадовільному рівні впровадження сучасних форм і методів їх професійного навчання.

На основі аналізу положень програми створення Транс'європейської транспортної мережі та виявлених можливостей для розвитку АТ «Укрзалізниця» у рамках ініційованої країнами ЄС політики Східного партнерства аргументовано, що нівелювання наявних інфраструктурних асиметрій і забезпечення повноцінного партнерства українських залізниць у системі інфраструктурного співробітництва країн Європи потребує реалізації масштабних галузевих інфраструктурних проєктів, втілення яких можливе за рахунок використання потенціалу транскордонної

співпраці. Це стало основою для обґрунтування необхідності розширення транскордонного співробітництва АТ «Укрзалізниця» у питаннях вирішення проблеми розвитку його інфраструктури.

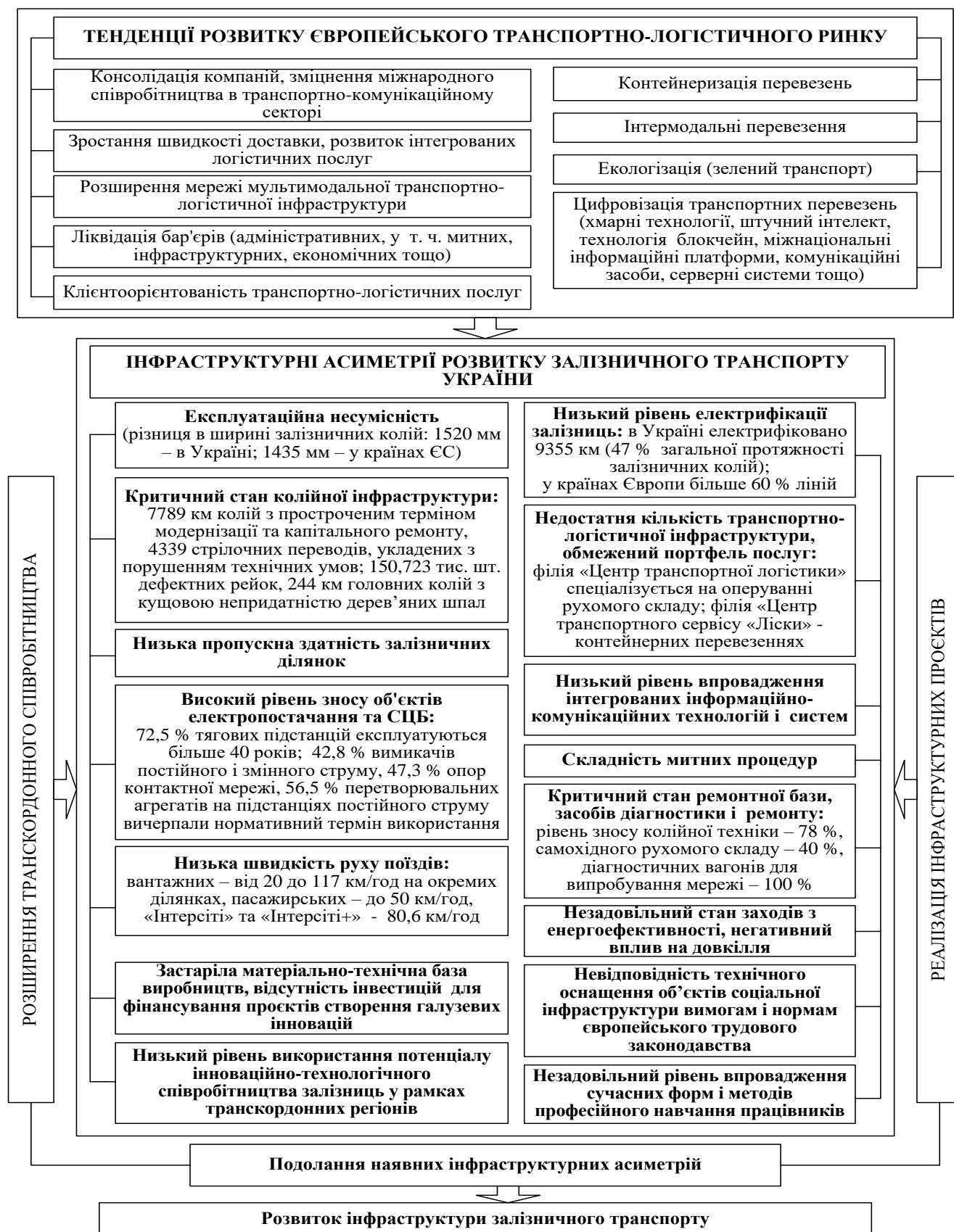


Рис. 1. Інфраструктурні асиметрії розвитку залізничного транспорту України як учасника загальноєвропейської транспортної мережі

У другому розділі «Концептуальні основи розвитку інфраструктури залізничного транспорту України в умовах транскордонного співробітництва» розкрито сутність транскордонного співробітництва та удосконалено його класифікацію, систематизовано детермінанти нівелювання наявних інфраструктурних асиметрій розвитку залізничного транспорту, обґрунтовано теоретичні основи та розроблено концепцію розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці.

Дослідження генезу теорії транскордонного співробітництва дозволило встановити існування політичного, програмно-проектного, регіонального, інтеграційного, реалістичного та соціологічного підходів до визначення змісту даної економічної категорії і дійти висновку, що транскордонне співробітництво є процесом розширення зв'язків не лише в рамках територіально наближених прикордонних регіонів, а й між економічними об'єднаннями й суб'єктами різних рівнів управління і галузями економіки з метою реалізації спільних угод, проектів і програм у стратегічно важливих сферах економічної діяльності.

Виходячи з сучасних умов функціонування українських залізниць і виявлених особливостей транскордонного співробітництва, а також враховуючи наявні підходи до систематизації його видів, запропоновано таку класифікацію видів транскордонного співробітництва залізничного транспорту: 1) тривалість реалізації проектів: одноразове, тривале; 2) форма реалізації співробітництва: транспортне сполучення, віртуальна взаємодія, локалізація виробництв; 3) характер зв'язків: формальний, неформальний; 4) групи проектів стратегічної транскордонної співпраці залізничного транспорту: проекти розвитку вантажних перевезень і логістики, проекти розвитку пасажирських перевезень, проекти розвитку інфраструктури, проекти розвитку послуг тяги, проекти розвитку виробництва і сервісу.

Вивчення форм реалізації транскордонного співробітництва та практики його застосування під час впровадження масштабних інфраструктурних ініціатив дозволило визначити ефекти розвитку транскордонної співпраці залізниць, що мають комплексний і галузевий характер. Ґрунтуючись на цьому подано систематизацію детермінант нівелювання наявних інфраструктурних асиметрій розвитку залізничного транспорту, що передбачає поділ факторів на структурно-організаційні, науково-технічні, фінансово-економічні, еколого-енергетичні та соціально-культурні за мікро-, мезо- та макрорівнями (рис. 2). Урахування даних детермінант дозволило ґрунтовно підійти до вибору пріоритетних напрямів та інструментарію розвитку співробітництва залізничного транспорту в рамках транскордонних регіонів.

Розгляд предметно-цільового змісту категорії «інфраструктура» дозволив встановити її характерні особливості та обґрунтувати, що інфраструктура залізничного транспорту представлена комплексом об'єктів та інформаційно-технічних засобів експлуатаційного, сервісного, науково-виробничого та соціального характеру, які сприяють єдності процесу перевезення пасажирів і вантажів і створюють умови для розширеного відтворення потенціалу галузі, забезпечення соціального розвитку її працівників.

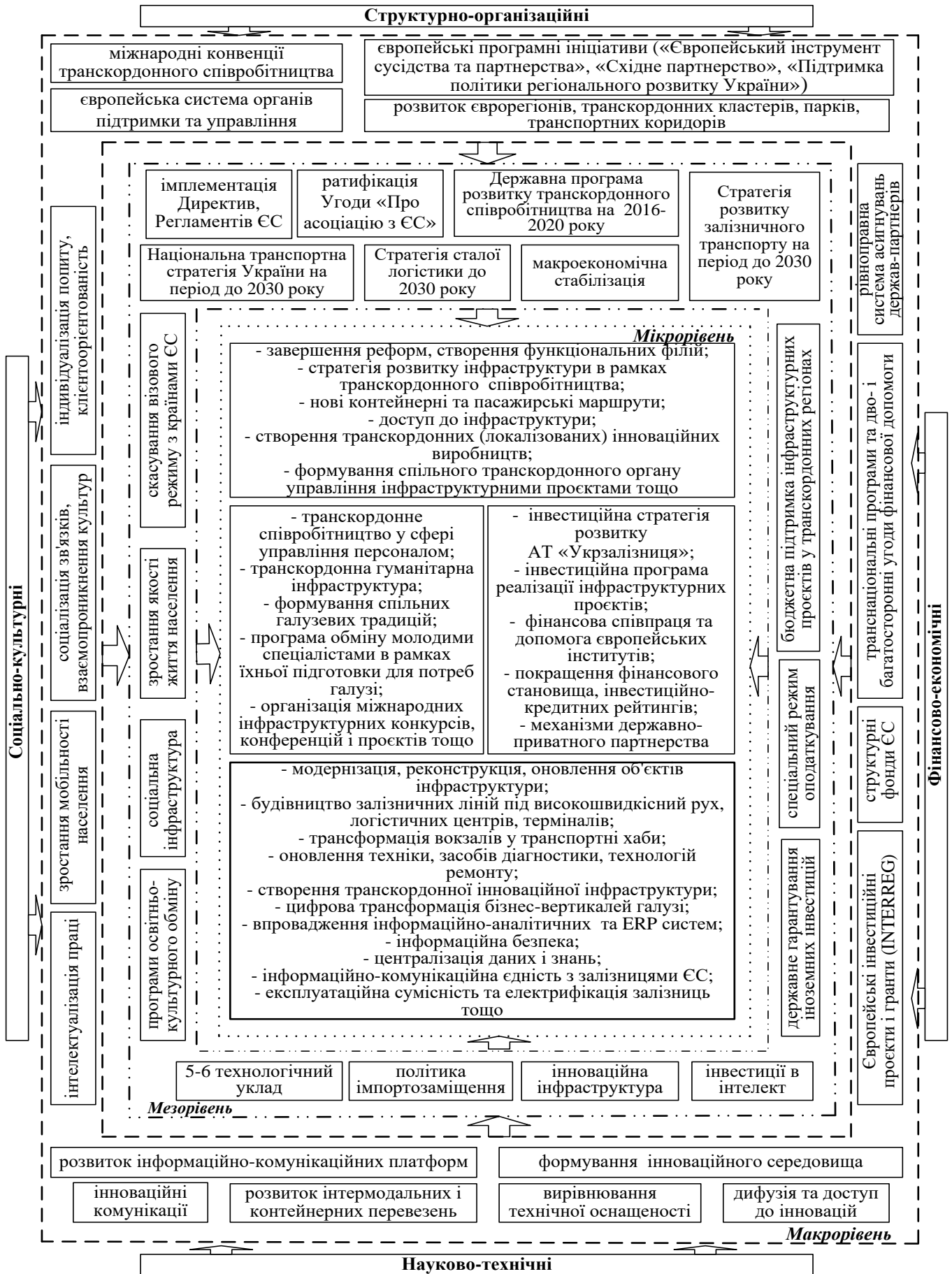


Рис. 2. Детермінанти нівелювання інфраструктурних асиметрій розвитку залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва

Відповідно до цього визначено суб'єктно-компонентний склад інфраструктури залізничного транспорту, що представлений експлуатаційною, сервісною, науково-виробничою та соціальною складовими інфраструктури, подано систему принципів забезпечення її розвитку в умовах розширення співробітництва залізничної галузі в межах транскордонних регіонів.

Визначено, що в основі розвитку інфраструктури залізничного транспорту України має знаходитися інноваційно-технологічне партнерство залізниць, місцевих органів влади та бізнесу, яке ґрунтується на взаємній підтримці і стимулюванні процесів реалізації спільних інфраструктурних проєктів у транскордонних регіонах.

Аргументовано, що такі цілі-цінності соціально-економічного зростання регіонів, як підвищення рівня валового регіонального продукту, покращення мобільності і якості життя населення, використання транзитного потенціалу і зростання промислової активності в регіоні, мають прямопропорційний взаємозв'язок з пріоритетами розвитку інфраструктури залізничної галузі, які орієнтовані на зростання якості транспортно-логістичного обслуговування споживачів. Відповідно до цього обґрунтовано, що розвиток інфраструктури АТ «Укрзалізниця» у рамках транскордонних регіонів має відбуватися за рахунок, по-перше, покращення інтероперабельності з залізницями країн ЄС; по-друге, розширення віртуальної взаємодії; по-третє, стимулювання створення локалізованих виробництв; по-четверте, зростання якості і доступності транспортно-логістичних послуг у рамках транскордонних регіонів. Напрями розвитку інфраструктури АТ «Укрзалізниця» у межах транскордонного регіону подано на рис. 3.

Досягнення визначених напрямів залежить у першу чергу від наявного в галузі потенціалу для реалізації інфраструктурних проєктів, що потребують залучення висококваліфікованих працівників, масштабних інвестицій і прогресивних технологій виробництва. З огляду на це проведено оцінювання рівня потенціалу залізничного транспорту щодо реалізації проєктів розвитку інфраструктури в межах транскордонних регіонів. Згідно з даними рис. 4, у 2014 році АТ «Укрзалізниця» має достатній рівень потенціалу для реалізації інфраструктурних проєктів, а у 2017-2018 роках – низький, що зумовлено погіршенням показників інвестиційної, інноваційно-наукової, виробничо-технологічної та кадрової складових потенціалу. Все це вказує на неспроможність галузі самостійно забезпечити реалізацію проєктів розвитку інфраструктури і необхідність розширення науково-виробничого, інвестиційного та кадрового співробітництва з транскордонними регіонами.

Для забезпечення структурно-технологічної трансформації і конвергентності параметрів функціонування інфраструктури залізничного транспорту у транскордонних регіонах розроблено концептуальні положення її розвитку в умовах транскордонного співробітництва. В основу концепції покладено трикомпонентну (інституційна, науково-виробнича і проєктна) систему інструментів сприяння розширенню транскордонних зв'язків АТ «Укрзалізниця», що орієнтовані на формування сприятливого інституційного середовища транскордонної співпраці, стимулювання інноваційно-технологічного розвитку та інтенсифікацію транскордонної науково-виробничої кооперації, підвищення ефективності проєктного управління та результативності транскордонних інфраструктурних проєктів розвитку залізниць.

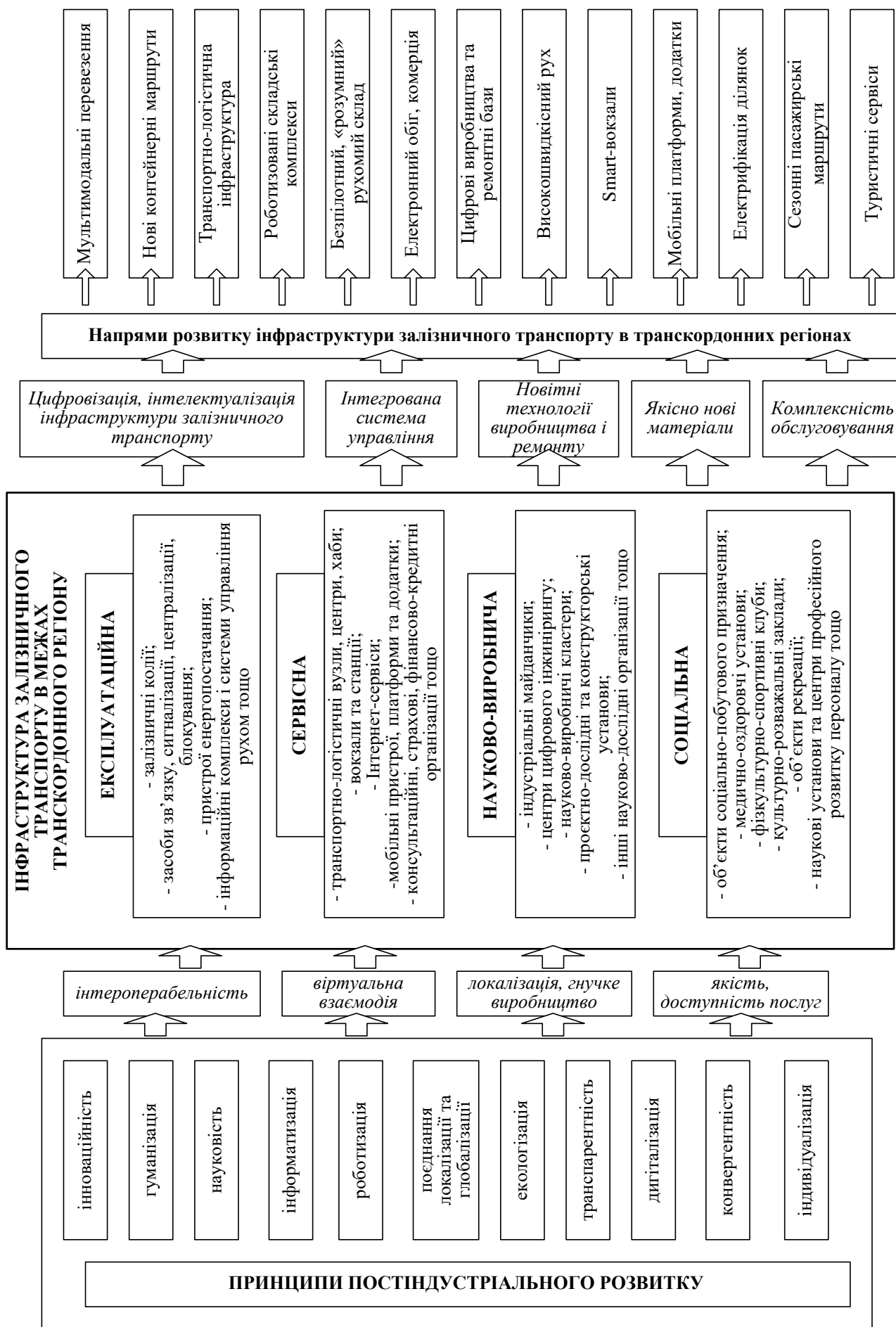


Рис. 3. Напрями розвитку інфраструктури залізничного транспорту в межах транскордонного регіону

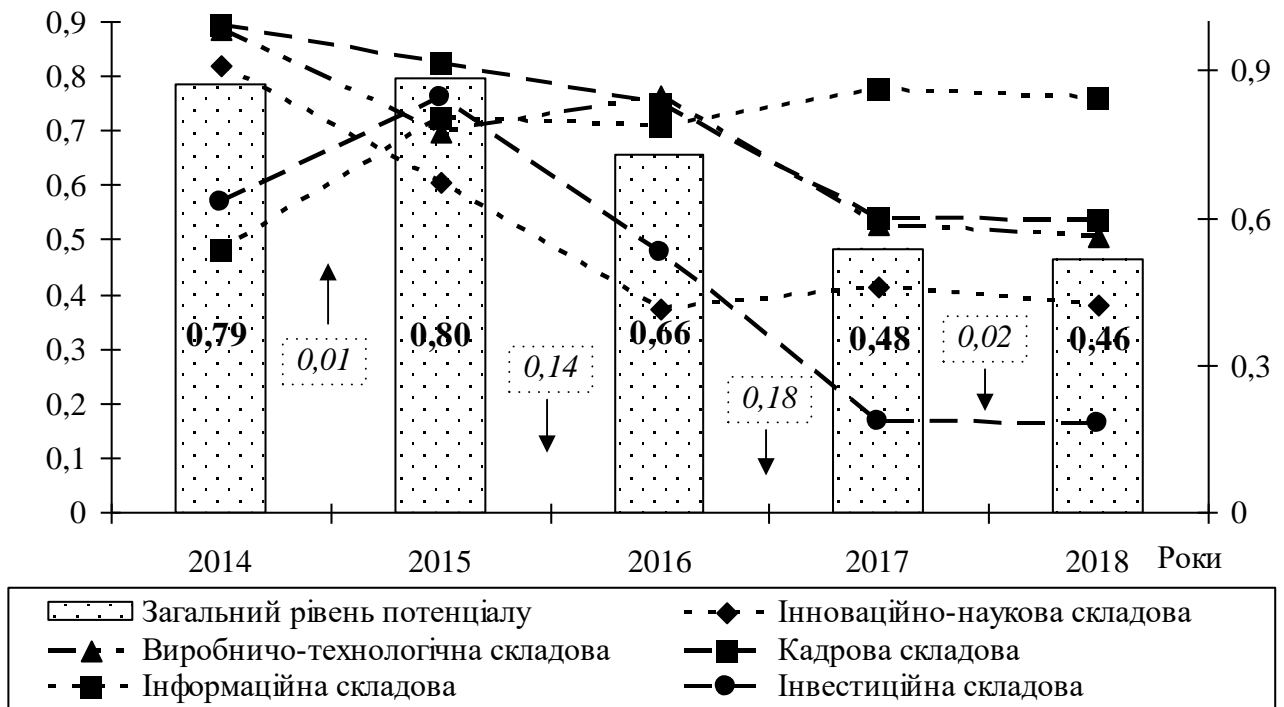


Рис. 4. Динаміка рівня потенціалу залізничного транспорту щодо реалізації проєктів розвитку інфраструктури в межах транскордонних регіонів

Ключові положення концепції розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва подано на рис. 5.

Розкрито цілі і завдання, розроблено алгоритм дій АТ «Укрзалізниця» у питанні розвитку відносин з суб'єктами транскордонних регіонів для реалізації стратегічних для галузі інфраструктурних проєктів, що включає ініціативний, проєктний і результативний етапи налагодження співпраці.

Таким чином, сформовано концепцію розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва, що визначає інструментарій забезпечення її структурно-технологічної трансформації і конвергентності параметрів функціонування в рамках транскордонних регіонів.

У третьому розділі «Формування інституційного базису розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці» встановлено інституційні деформації, що зумовлюють дисфункціональність інституту транскордонної співпраці, запропоновано модель забезпечення конвергентності інституційних засад і сформовано підхід до державного регулювання і стимулювання розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці.

Розвиток інфраструктури залізничного транспорту в межах транскордонних регіонів визначається якістю і ефективністю сформованого інституційного середовища, що встановлює інституційні форми і механізми реалізації інфраструктурних проєктів на засадах транскордонної співпраці. Вивчення сформованого наразі в Україні інституційного базису та встановлених механізмів підтримки транскордонних зв'язків дозволило виявити існування численних інституційних деформацій, що зумовлюють дисфункціональність інституту транскордонної співпраці.

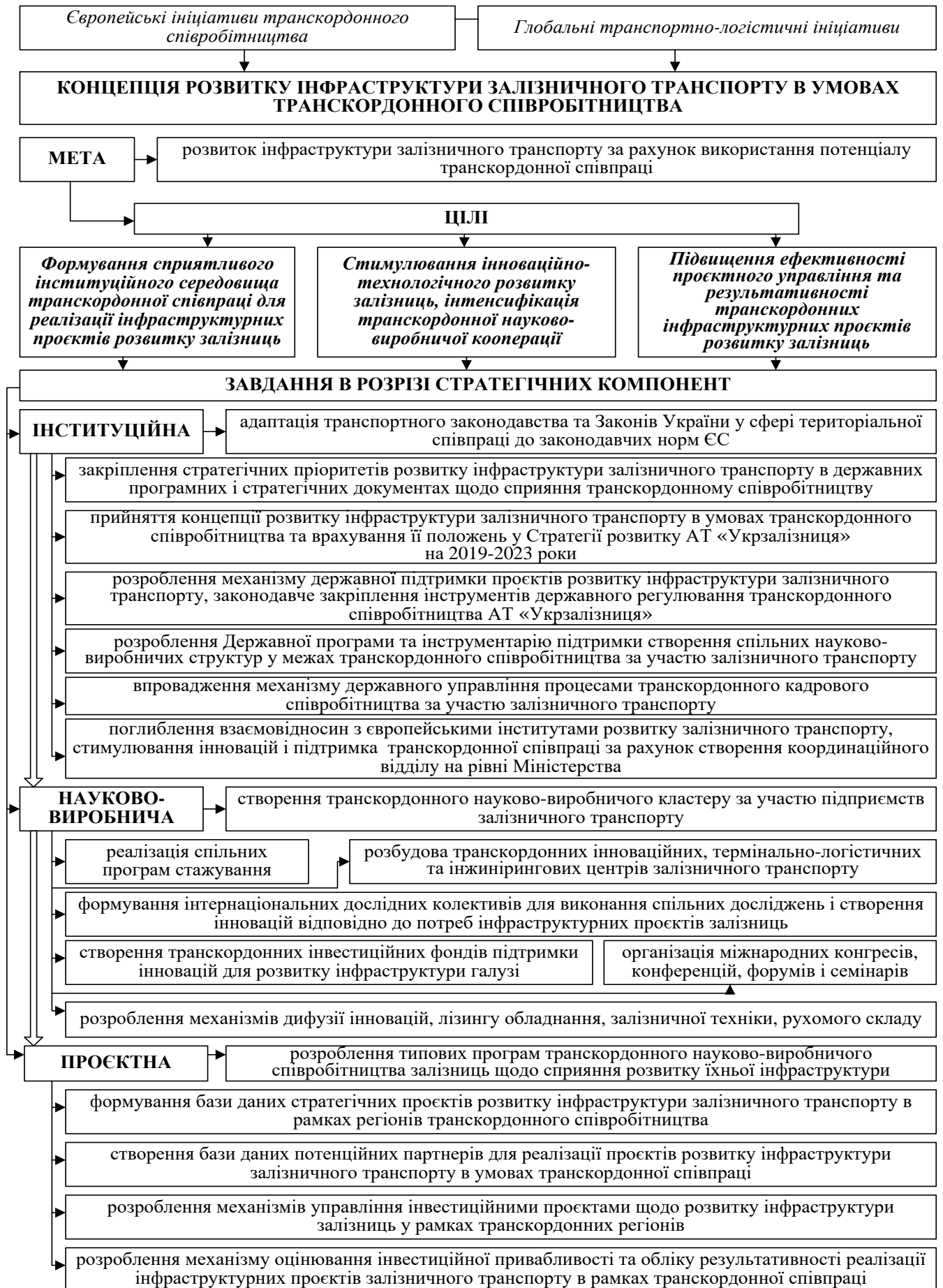


Рис. 5. Концептуальні положення розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва

З одного боку, декларативність і фрагментарність законодавчих норм, надмірна бюрократія, корупція, заангажованість і дисфункціональність регуляторних органів у сфері транскордонної співпраці дестабілізують і створюють бар'єри для розвитку відносин у транскордонних регіонах. З іншого – інституційна нерегульованість питання участі залізничного транспорту в якості суб'єкта відносин у сфері транскордонної співпраці унеможлиблюють реалізацію інфраструктурних проєктів на її засадах.

Зважаючи на визначене вище, встановлено, що розвиток інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва потребує досягнення конвергентності інституційних умов реалізації інфраструктурних проєктів за рахунок узгодження і зближення інституційно-правового поля співпраці залізниць у транскордонних регіонах. Ґрунтуючись на цьому, розроблено модель забезпечення конвергентності інституційних засад розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці (рис. 6), яка встановлює суб'єкти та інструменти сприяння трансформації інституційних умов реалізації інфраструктурних проєктів у рамках транскордонних регіонів.

Дана модель ґрунтується на загальноєвропейських нормах і принципах регулювання механізмів транскордонної співпраці, а її реалізація дозволить подолати наявні інституційні деформації для реалізації транскордонних проєктів розвитку інфраструктури залізничного транспорту.

Реалізація проєктів розвитку інфраструктури українських залізниць з залученням потенціалу транскордонної співпраці потребує їх державного сприяння і координації на рівні Міністерства інфраструктури України. З огляду на складність процедур узгодження пріоритетів розвитку інфраструктури залізниць в умовах транскордонного співробітництва внесено пропозиції щодо створення в межах Департаменту міжнародного співробітництва координаційного відділу з питань розвитку транскордонного співробітництва залізничного транспорту в якості державного органу у сфері планування, організації та контролю за процесами реалізації проєктів розвитку інфраструктури залізничного транспорту в межах транскордонних територій. Розкрито функції і завдання координаційного відділу і розроблено інституційний механізм управління процесами реалізації проєктів розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці.

Стратегічну значущість для реалізації масштабних проєктів розвитку інфраструктури українських залізниць у межах транскордонних регіонів має їхня державна підтримка і стимулювання. На основі цього обґрунтовано підхід до державного регулювання і стимулювання розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці, що враховує пріоритетні напрями транскордонного співробітництва залізниць у сфері реалізації інфраструктурних проєктів і передбачає виділення інструментів за векторами державної політики регулювання і стимулювання процесів їх виконання (інституційно-регуляторні, бюджетно-податкові, митно-тарифні, фінансово-інвестиційні, інформаційно-консультативні). Це необхідно з позиції створення ефективного інституційного підґрунтя для поглиблення транскордонного співробітництва і забезпечення виконання стратегічно важливих для галузі інфраструктурних проєктів.



Рис. 6. Модель забезпечення конвергентності інституційних засад розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці

У четвертому розділі «Організаційні аспекти розвитку науково-виробничої інфраструктури залізничного транспорту на засадах транскордонного співробітництва» розкрито підхід до управління розвитком науково-виробничої інфраструктури залізничного транспорту, розвинуто теоретичні основи та сформовано організаційно-методичний підхід щодо розвитку локалізованого виробництва у сфері реалізації інфраструктурних проєктів на залізничному транспорті, удосконалено методичний підхід до оцінювання рівня локалізації виробництва для реалізації проєктів розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці.

Для розвитку інфраструктури залізничного транспорту необхідним є широкомасштабне впровадження інновацій і забезпечення інноваційної

конвергентності її параметрів відповідно до ключових напрямків економічного зростання транскордонних регіонів, що можливо досягнути за рахунок підтримки інноваційно-технологічного співробітництва і підвищення ефективності діяльності науково-виробничої інфраструктури АТ «Укрзалізниця». З огляду на це встановлено поелементний склад науково-виробничої інфраструктури залізничного транспорту з підтримки інноваційно-технологічних зв'язків залізниць у рамках транскордонних регіонів, що включає науково-дослідну, проєктно-пошукову та виробничу складові, які в організаційному аспекті представлені філіями і структурними підрозділами АТ «Укрзалізниця», а також підприємствами-виробниками продукції для потреб галузі.

Встановлено, що, незважаючи на колосальні виробничі можливості та наявність унікальних інноваційних розробок, наразі спостерігається посилення процесів стагнації інноваційної діяльності суб'єктів науково-виробничої інфраструктури залізничного транспорту, поглиблення науково-технологічного відставання рівня розвитку їх виробництв. На основі цього доведено, що управління розвитком науково-виробничої інфраструктури залізничного транспорту має полягати в забезпеченні її інноваційної конвергентності на основі залучення технологій, ресурсів і компетенцій підприємств-партнерів з транскордонних регіонів. Це стало підґрунтям для внесення пропозицій щодо визначення стратегічних альтернатив розвитку науково-виробничої інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці (рис. 7), які встановлені за ознакою забезпечення її інноваційної конвергентності і передбачають вибір одного із варіантів: ліквідацію, збереження в існуючому стані та інноваційну трансформацію ключових елементів науково-виробничої інфраструктури галузі. Стратегію інноваційної трансформації науково-виробничої інфраструктури залізничного транспорту запропоновано реалізувати шляхом впровадження такого інноваційного інструментарію, як локалізація інноваційних виробництв, участь в інноваційних ланцюгах і мережах трансферту технологій, створення інформаційних мереж і системи, державно-приватне партнерство у проєктах розвитку інфраструктури залізничного транспорту транскордонних регіонів, організація міжвузівської співпраці, створення спільних програм стажування та дослідницьких колективів тощо.

Доведено, що одним із ефективних інструментів забезпечення доступу науково-виробничої інфраструктури АТ «Укрзалізниця» до інноваційних розробок і ресурсів розвинутих європейських країн виступає локалізація виробництва продукції для потреб інфраструктурних проєктів галузі у транскордонних регіонах. Ґрунтуючись на вивченні світової практики створення локалізованого виробництва, обґрунтовано мотиваційні фактори, що визначають доцільність локалізації для реалізації інфраструктурних проєктів у транскордонних регіонах, і визначено етапи його розвитку. Встановлено, що локалізація виробництва відрізняється пріоритетами співпраці і передбачає три етапи (складальне локалізоване виробництво; локалізоване виробництво, що передбачає системні поліпшення; інноваційно спрямоване локалізоване виробництво) розвитку відносин у сфері науково-виробничого співробітництва між учасниками реалізації проєктів розвитку інфраструктури залізничного транспорту у транскордонних регіонах.

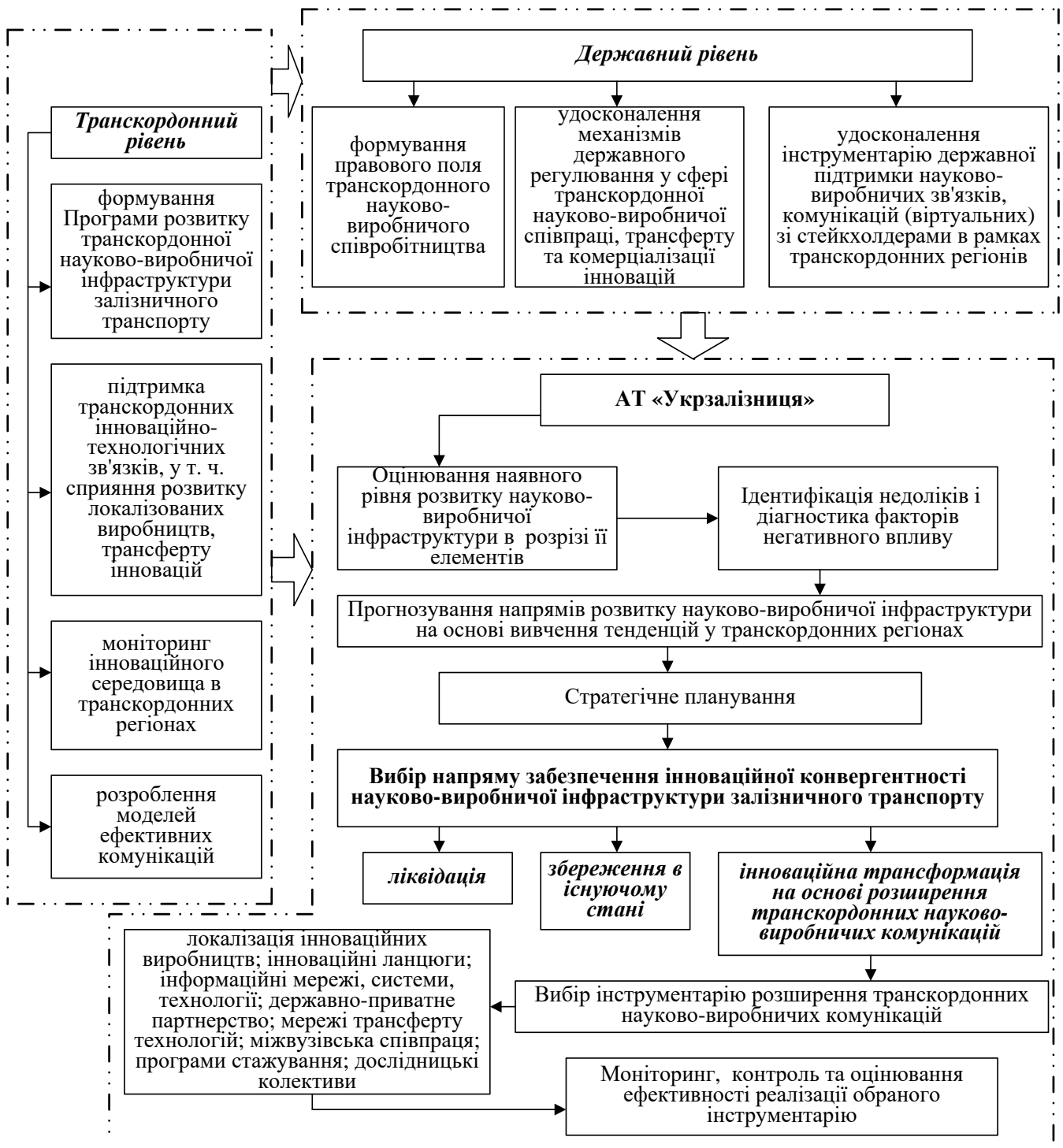


Рис. 7. Концептуальний підхід до управління розвитком науково-виробничої інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці

Зважаючи на той факт, що для створення локалізованих виробництв необхідним є комплексне галузеве планування і координація ключових процесів реалізації стратегічних для АТ «Укрзалізниця» проєктів розвитку інфраструктури, запропоновано організаційно-методичний підхід щодо формування і розвитку локалізованого виробництва у сфері реалізації інфраструктурних проєктів на залізничному транспорті, який передбачає створення галузевого центру сприяння локалізації. Функції та основні напрями діяльності галузевого центру сприяння локалізації подано на рис. 8.

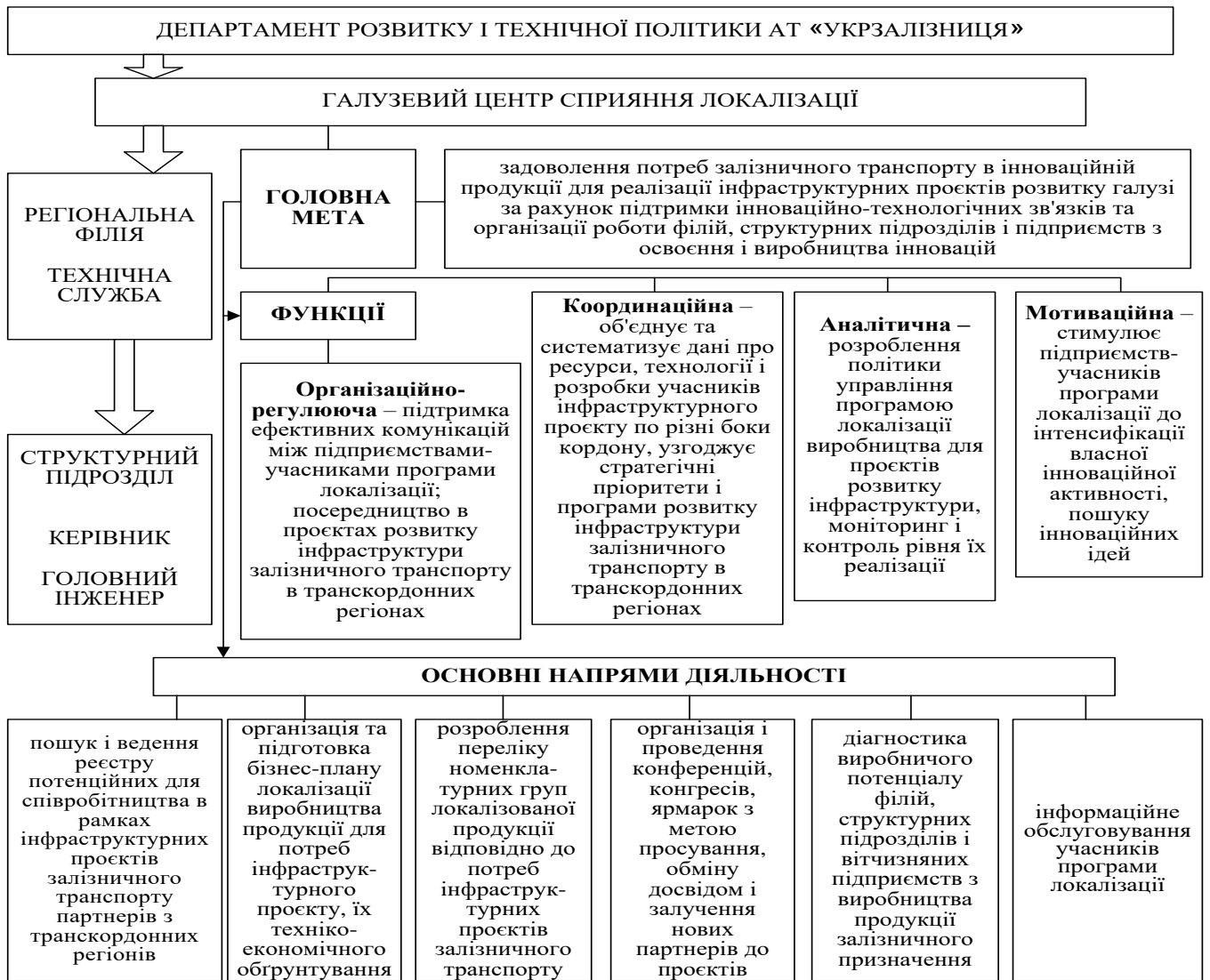


Рис. 8. Функції та основні напрями діяльності галузевого центру сприяння локалізації виробництва у сфері реалізації інфраструктурних проєктів на залізничному транспорті

Встановлено, що на рівні філій і структурних підрозділів АТ «Укрзалізниця» відповідальними за політику сприяння розширенню науково-виробничих зв'язків у межах транскордонних регіонів мають бути особи, до компетенції яких входять зобов'язання з управління його інноваційно-технологічним розвитком. До їхніх ключових обов'язків слід віднести питання з планування проєкту локалізації виробництва відповідно до виробничих можливостей підприємства; встановлення переліку номенклатурних груп продукції, виробництво яких можливе шляхом локалізації; організація робіт щодо винахідницької і раціоналізаторської діяльності, трансферу технологій, впровадження та дифузії створюваних інновацій. На основі аналізу типових програм локалізації визначено ключові етапи розроблення проєкту локалізації виробництва і встановлено перелік організаційно-розпорядчої документації і відомостей, що дозволяють визначити продукцію як локалізовану.

З метою обґрунтування вибору механізмів та етапу розвитку локалізації виробництва для реалізації проєктів розвитку інфраструктури залізничного транспорту в рамках транскордонних регіонів запропоновано розрахунок

інтегрального показника оцінювання рівня локалізації (I_{III}^{JB}):

$$I_{III}^{JB} = \sum_{i=1}^n \lambda_i \cdot w_i, \quad (1)$$

де λ_i - ваговий коефіцієнт значущості стандартизованих показників оцінювання рівня локалізації виробництва на етапах техніко-економічного обґрунтування, планування і проектування, виробництва, здачі в експлуатацію проєкту розвитку інфраструктури залізничного транспорту;

w_i - стандартизоване значення відповідного показника.

Даний методичний підхід ґрунтується на будівельній концепції життєвого циклу інфраструктурного проєкту і передбачає оцінювання рівня локалізації виробництва на кожній фазі його реалізації. Оцінювання рівня локалізації виробництва за даною методикою доцільно проводити в такій послідовності. На першому етапі проводиться постановка завдання оцінювання рівня локалізації виробництва для реалізації проєктів розвитку інфраструктури залізничного транспорту в рамках транскордонних регіонів.

Другий етап передбачає розроблення системи часткових показників оцінювання рівня локалізації виробництва на кожній фазі реалізації проєкту (рис. 9).

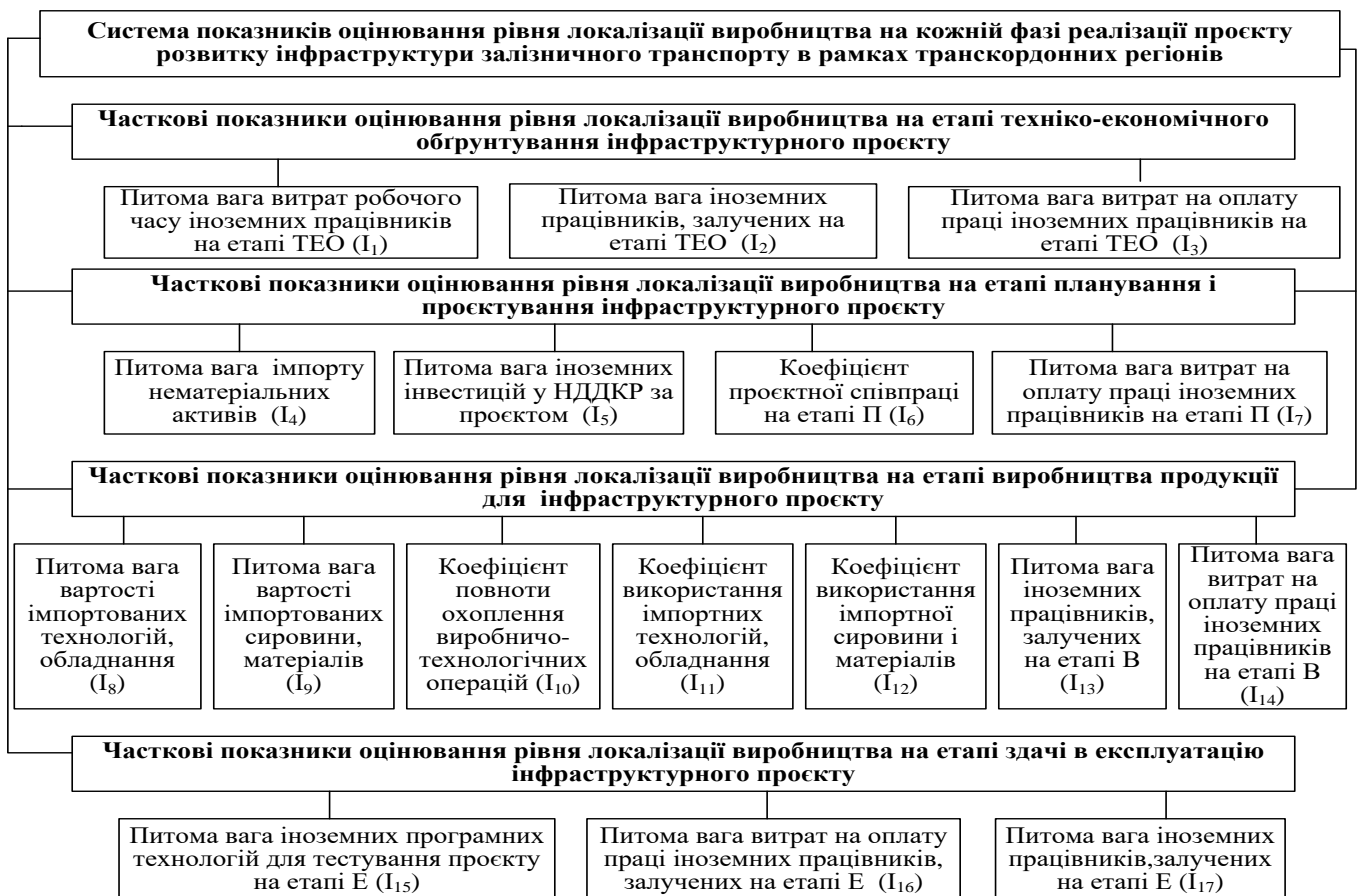


Рис. 9. Система показників оцінювання рівня локалізації виробництва на кожній фазі реалізації проєкту розвитку інфраструктури залізничного транспорту в рамках транскордонних регіонів

Третій етап полягає в розрахунку еталонних значень показників шляхом їхнього нормування на основі експертних оцінок.

На четвертому етапі проводиться стандартизація вихідних даних показників оцінювання рівня локалізації виробництва на кожній фазі реалізації проєкту відповідно до характеру їхнього впливу.

На п'ятому етапі здійснюється розрахунок вектора коефіцієнтів значущості стандартизованих показників оцінювання рівня локалізації виробництва на етапах техніко-економічного обґрунтування, планування і проєктування, виробництва, здачі в експлуатацію проєкту розвитку інфраструктури залізничного транспорту.

Шостий – останній етап – передбачає визначення інтегрального показника та інтерпретацію отриманих його значень.

Сформовані теоретико-методичні засади розвитку локалізованого виробництва стали підґрунтям для обґрунтування ключових положень формування транскордонного науково-виробничого кластеру щодо сприяння реалізації проєктів розвитку інфраструктури залізничного транспорту.

У п'ятому розділі «Ресурсне забезпечення розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах поглиблення транскордонної співпраці» сформовано концепцію управління стейкхолдерами проєкту розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці, удосконалено модель управління інвестиційним забезпеченням інфраструктурних проєктів розвитку залізничного транспорту і розроблено систему кадрового забезпечення розвитку інфраструктури галузі у транскордонних регіонах.

Важливим завданням управління на всіх етапах життєвого циклу реалізації проєктів розвитку інфраструктури залізничного транспорту є виділення інтересів ключових груп зацікавлених сторін, а також пошук методів оптимізації та збалансування цих інтересів у рамках використання потенціалу транскордонного співробітництва. Адже ефективна і стратегічно вивірена взаємодія зі стейкхолдерами дозволяє, по-перше, забезпечити краще управління ризиками та репутацією; по-друге, об'єднати ресурси (знання, кадри, гроші і технології) для вирішення проблем і досягнення цілей, які не можуть бути досягнуті поодиночки; по-третє, комплексно оцінювати зовнішнє середовище бізнесу, включаючи розвиток ринків і визначення нових стратегічних можливостей; по-четверте, отримувати від стейкхолдерів інформацію, яка може сприяти вдосконаленню якості проєкту, а також інформувати, виховувати, впливати на стейкхолдерів і ділове середовище з метою поліпшення процесу прийняття рішень і здійснення дій; по-п'яте, сформувати довіру між залізничною компанією і її стейкхолдерами.

Враховуючи зміст процесів управління стейкхолдерами, визначений міжнародними і національними стандартами, обґрунтовано, що управління зацікавленими особами інфраструктурного проєкту розвитку залізничного транспорту в рамках транскордонного регіону має відбуватися в чотири етапи, реалізація яких дозволить залучити і забезпечити узгодження інтересів кожного з них.

Підготовчий етап передбачає визначення мети і завдань управління стейкхолдерами проєкту; залучення експертів і відповідальних осіб; формування методичної бази реалізації інфраструктурного проєкту розвитку залізничного

транспорту.

На аналітичному етапі має відбуватися виявлення всіх стейкхолдерів; формування бази стейкхолдерів; визначення ключових характеристик виявлених стейкхолдерів; встановлення характеру проекту кожного стейкхолдера.

Аргументовано, що аналіз стейкхолдерів проекту розвитку інфраструктури залізничного транспорту починається з визначення всіх груп зацікавлених осіб. Ґрунтуючись на існуючих підходах до групування зацікавлених сторін проекту, доповнено їхню класифікацію такими ознаками: суб'єктна роль в управлінському рішенні (організатори, виконавці, реципієнти, співорганізатори); баланс інтересів (нейтральні, конфліктні, конструктивні); тип вимог конфліктних груп (домінуючі, компромісні); тип діяльності конструктивних груп (активні, пасивні). Це дозволило виділити групи зацікавлених сторін у реалізації проектів розвитку інфраструктури залізничного транспорту за напрямом діяльності.

Стратегічно-управлінський етап передбачає ідентифікацію можливих стратегій для кожної групи стейкхолдерів; формування стратегії; розроблення організаційно-економічних заходів, що забезпечують підвищення ступеня позитивного впливу стейкхолдерів або зниження їх негативного впливу. Враховуючи те, що існують групи стейкхолдерів, вимоги яких мають різний характер і ступінь впливу, що і визначає їхню значущість для реалізації проекту, запропоновано п'ять базових стратегій залучення стейкхолдерів відповідно до суб'єктної ролі, балансу інтересів, рівня вимог і їхньої участі в реалізації проекту: 1) для нейтральних груп – моніторинг поглядів; 2) конфліктні компромісні – моніторинг, інформування і консультування; 3) конфліктні домінуючі – моніторинг, інформування і делегування повноважень у прийнятті рішень; 4) конструктивні пасивні – моніторинг, інформування; 5) конструктивні активні – моніторинг, інформування і бізнес-співпраця.

Останній етап - моніторингово-контрольний – полягає в організації проведення постійного моніторингу змін стейкхолдерів, їхньої ролі, наданні характеристики взаємовідносин та здійсненні контролю за реалізацією обраної стратегії.

Взаємодія і співпраця стейкхолдерів інфраструктурного проекту розвитку залізничного транспорту в рамках транскордонного регіону можлива на основі інформаційно-комунікаційної платформи організації проектної діяльності. Відповідно до цього розроблено модель спільного управління проектами розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці, що встановлює комплекс інформаційно-комунікаційних технологій і систем з метою формування інформаційно-комунікаційної платформи організації проектної діяльності для управління процесами реалізації інфраструктурних проектів (рис. 10).

Встановлено, що ефективність проектів розвитку інфраструктури залізничного транспорту залежить від обсягів інвестиційних коштів, призначених для їх реалізації. Висока ризикованість і тривалі терміни окупності інвестицій, з одного боку, і відсутність в АТ «Укрзалізниця» власних коштів для фінансування проектів розвитку інфраструктури – з іншого, знижують їхню привабливість для потенційних партнерів і інвесторів.

Доведено, що розмір інвестицій у проекти розвитку інфраструктури залізниць прямопропорційний величині властивих проекту інфраструктурних ризиків.

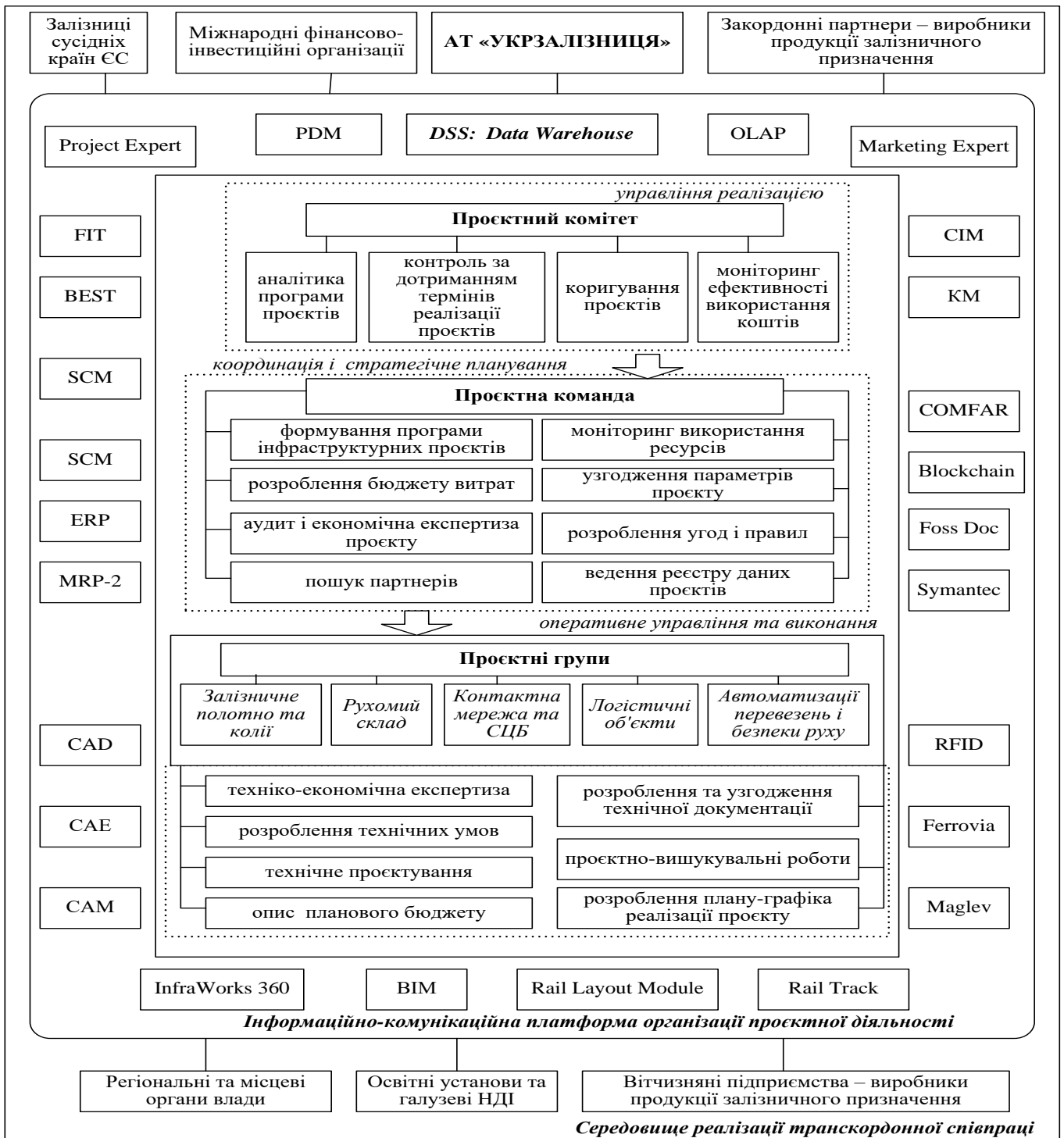


Рис. 10. Модель спільного управління проектами розвитку інфраструктури залізничного транспорту в рамках транскордонних регіонів

Аналіз потенційних ризиків інфраструктурного проекту і світової практики їх фінансування дозволив представити модель управління інвестиційним забезпеченням інфраструктурних проектів розвитку залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці (рис. 11). Дана модель передбачає розрахунок коефіцієнта інтегрованої ефективності інфраструктурних інвестицій ($K_{II}^{int,efek.}$) і вибір на його основі альтернативних стратегій інвестування, реалізація яких передбачає використання інструментарію інвестиційної підтримки і мінімізації ризиків інфраструктурного проекту.

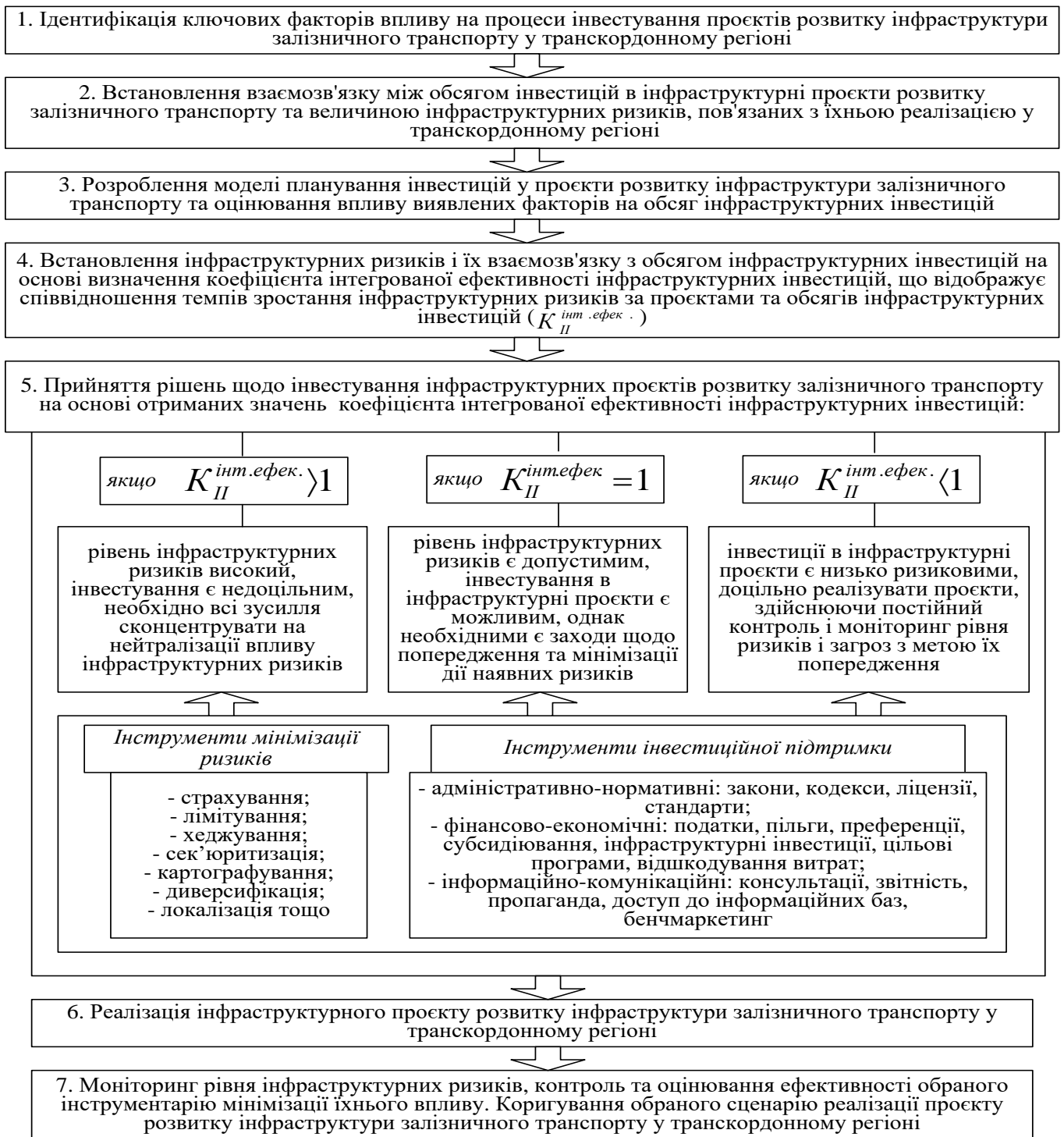


Рис. 11. Модель управління інвестиційним забезпеченням інфраструктурних проєктів розвитку залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці

Коефіцієнт інтегрованої ефективності інфраструктурних інвестицій розраховується:

$$K_{II}^{int.ефек.} = \frac{T_{IP}}{T_{II}}, \quad (2)$$

де T_{IP} - темп зростання величини інфраструктурних ризиків за проєктом, %;
 T_{II} - темп зростання обсягу інфраструктурних інвестицій за проєктом, %.

Впровадження даної моделі дозволить ґрунтовно підійти до вибору альтернативних джерел інвестиційного забезпечення розвитку залізничного транспорту в контексті реалізації масштабних інфраструктурних проєктів і якісно покращити механізми залучення інвестицій для їх реалізації.

Під час реалізації інфраструктурних проєктів навіть за активної участі фундаментальної та прикладної наук, державної влади та бізнесу АТ «Укрзалізниця» стикається з важливою проблемою нестачі висококваліфікованих кадрів.

В умовах трансформації ринку праці та переформатування умов діяльності українських залізниць для успішного виконання інфраструктурних проєктів у галузі виникає потреба у формуванні якісно нової системи кадрового забезпечення їх реалізації.

Аналіз факторів, що впливають на кадрову роботу і ефективність використання кадрового потенціалу залізниць, дозволив встановити існування численних загроз у кадровому забезпеченні реалізації проєктів розвитку інфраструктури залізничного транспорту, які призводять до виникнення кадрових ризиків на всіх стадіях їх реалізації, у тому числі і на стадії експлуатації. Це склало основу пропозицій щодо створення системи кадрового забезпечення розвитку інфраструктури залізничного транспорту у транскордонних регіонах, що визначає комплекс технологій та інструментарію з підтримки ефективної роботи команди, вирівнювання ринку праці транскордонного регіону і створення дієвої системи професійного навчання.

Складові елементи системи кадрового забезпечення розвитку інфраструктури залізничного транспорту у транскордонних регіонах подано на рис. 12.

Доведено, що значна трудомісткість і високий рівень ризикованості завдань з управління проєктом розвитку інфраструктури залізничного транспорту викликає потребу у високій технічній компетентності учасників, їх володінні великими обсягами економічних, правових, управлінських знань, а отже, вимагає створення професійної проєктної команди. Встановлено переваги і недоліки командної роботи та визначено ключові характеристики команди інфраструктурного проєкту розвитку залізничного транспорту.

Визначено, що досягнути високого рівня компетентності та ефективної роботи команди проєкту розвитку інфраструктури залізничного транспорту можна за рахунок реалізації конкретних заходів, найперспективнішим з яких є організація ефективної системи мотивації учасників команди інфраструктурного проєкту. Ґрунтуючись на цьому, запропоновано впровадження прогресивної шкали ставок доплат за статус працівника команди інфраструктурного проєкту з урахуванням рівня його компетенцій, яка відповідає приросту компетенцій працівника і передбачає поетапне збільшення ставки оплати праці. Для визначення статусу і компетенцій учасника команди інфраструктурного проєкту запропоновано таку градацію рівня компетенцій, що передбачає базовий, стандартний та експертний рівень компетенцій працівника і статус («учень», «спеціаліст», «майстер»), що відповідає кожному з них. Це дозволить забезпечити індивідуальну мотивацію працівників команди інфраструктурного проєкту і розуміння кожним із них необхідності розвитку власних знань і навиків задля зростання розміру його винагороди за результатами участі в реалізації інфраструктурного проєкту.

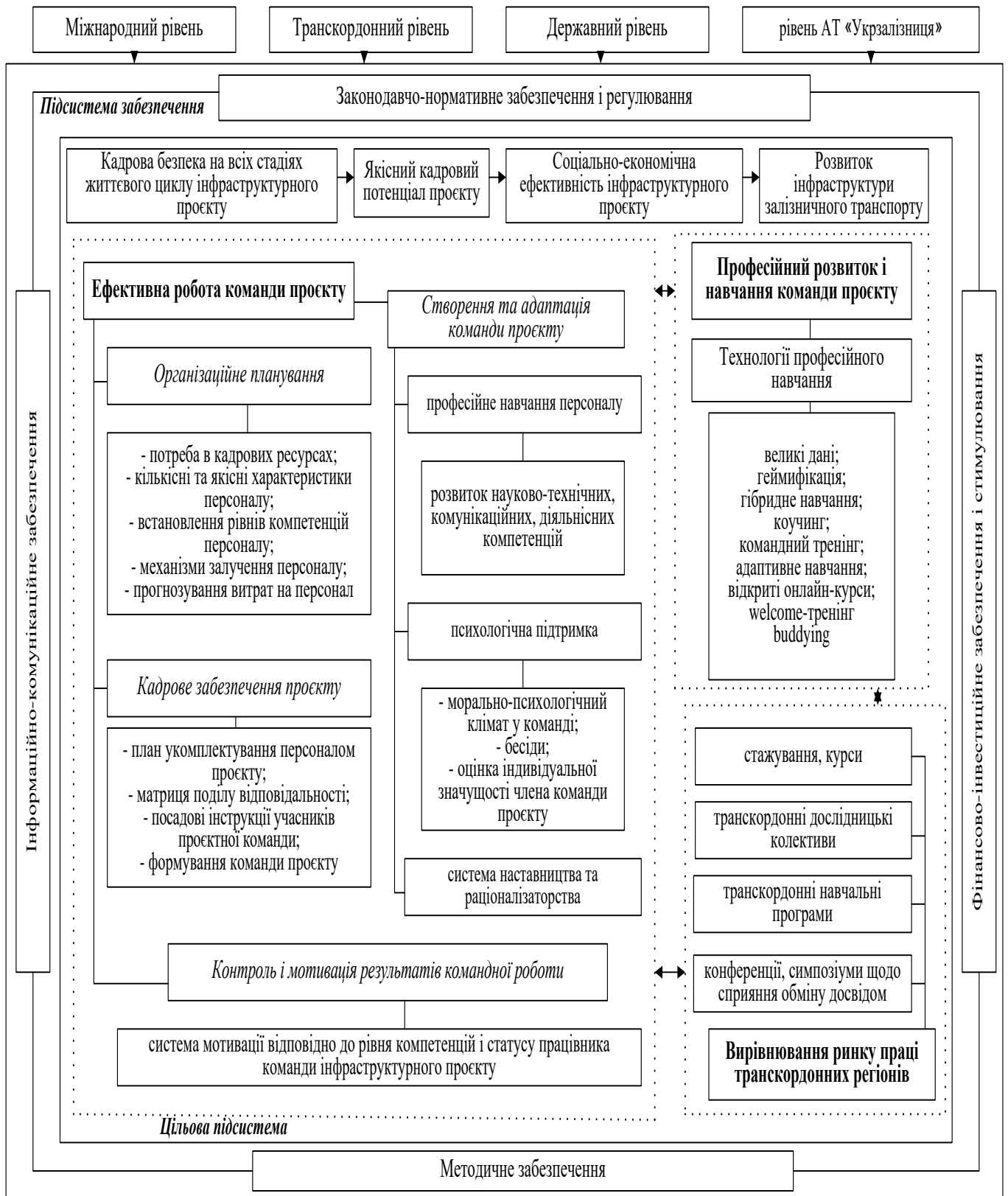


Рис. 12. Складові елементи системи кадрового забезпечення розвитку інфраструктури залізничного транспорту у транскордонних регіонах

Окрім злагодженої роботи в команді, важливою складовою системи кадрового забезпечення розвитку інфраструктури залізничного транспорту у транскордонних регіонах є професійний розвиток і навчання команди проєкту, що можна реалізувати за рахунок обміну персоналом у рамках транскордонних регіонів, а також

впровадження досвіду використання сучасних технологій навчання. Даний аспект дозволив охарактеризувати зміст перспективних мережевих технологій навчання персоналу команди проекту розвитку інфраструктури залізничного транспорту.

У цілому можна зробити висновки, що сформовано концепцію розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва, яка враховує особливості інституту транскордонної співпраці та розкриває інструментарій активізації транскордонних галузевих зв'язків у напрямі забезпечення структурно-технологічної трансформації і конвергентності параметрів функціонування інфраструктури залізниць у рамках транскордонних регіонів.

ВИСНОВКИ

У процесі дисертаційного дослідження сформовано нове вирішення науково-прикладної проблеми створення теоретико-методологічних положень, методичних підходів і практичних рекомендацій щодо забезпечення розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва з метою забезпечення її структурно-технологічної трансформації і конвергентності параметрів функціонування в рамках транскордонних регіонів.

Основні висновки дисертації полягають у такому.

1. Залізничний транспорт України займає стратегічні позиції на карті європейських інфраструктурних коридорів. Однак стан і параметри функціонування його інфраструктури вказують на наявність численних асиметрій, що обмежують можливість включення українських залізниць до системи Транс'європейських транспортних комунікацій і забезпечення реалізації вигідного для країни транзитного положення. Вони встановлені і систематизовані в розрізі експлуатаційно-сервісної, науково-виробничої та соціальної складових інфраструктури залізничного транспорту і відображують дивергентність рівня їхнього розвитку порівняно з залізницями ЄС. Ідентифікація даних інфраструктурних асиметрій і вивчення можливостей для розвитку інфраструктури українських залізниць у рамках інтеграційної ініціативи країн ЄС довели доцільність реалізації масштабних інфраструктурних проєктів на засадах транскордонної співпраці.

2. Зважаючи на необхідність поглиблення співпраці вітчизняних залізниць у транскордонних регіонах з метою реалізації проєктів розвитку інфраструктури, досліджено теоретичний базис транскордонного співробітництва і доповнено його існуючу класифікацію. Види транскордонного співробітництва залізничного транспорту виділено за такими ознаками: 1) тривалість реалізації проєктів; 2) форма реалізації співробітництва; 3) характер зв'язків; 4) групи проєктів стратегічної транскордонної співпраці залізничного транспорту. Врахування даних класифікаційних ознак дозволить обґрунтовано підійти до вибору інструментів розвитку відносин залізничного транспорту у транскордонних регіонах з метою забезпечення реалізації важливих для галузі інфраструктурних проєктів.

3. Реалізація проєктів розвитку інфраструктури залізничного транспорту у транскордонних регіонах потребує залучення і використання всіх можливих факторів нівелювання наявних інфраструктурних асиметрій. Враховуючи

комплексний і галузевий характер ефективності проєктів розвитку транскордонних комунікацій залізниць, виділено детермінанти нівелювання наявних інфраструктурних асиметрій розвитку залізничного транспорту України в умовах транскордонної співпраці. Вони систематизовані шляхом виділення факторів мікро-, мезо- та макрорівнів за групами: структурно-організаційні, науково-технічні, фінансово-економічні, еколого-енергетичні та соціально-культурні, що дозволило обрати стратегічні напрями співпраці залізничного транспорту у транскордонних регіонах.

4. Вирішення завдання розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці обумовило необхідність теоретичного осмислення змісту і структури даної наукової категорії. Розкриття авторського розуміння поняття «інфраструктура залізничного транспорту» і встановлення її суб'єктно-компонентного складу стало основою для визначення системи принципів її розвитку в умовах транскордонної співпраці. На основі обґрунтування взаємозв'язку пріоритетів розвитку інфраструктури залізничного транспорту і цілей-цінностей соціально-економічного зростання регіонів у рамках транскордонного співробітництва визначено напрями її розвитку в межах транскордонних територій, що дозволять покращити інтегрованість з залізницями країн ЄС і забезпечити зростання якості і доступності транспортно-логістичних послуг у рамках транскордонних регіонів.

5. Для забезпечення структурно-технологічних трансформацій і конвергентності параметрів функціонування інфраструктури АТ «Укрзалізниця» у транскордонних регіонах необхідним є формування сприятливого середовища транскордонної співпраці, інтенсифікації процесів науково-виробничої кооперації та підвищення ефективності проєктного управління на залізничному транспорті. Це склало основу розробленої концепції розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва, що встановлює трикомпонентну (інституційна, науково-виробнича і проєктна) систему інструментів сприяння розширенню транскордонних зв'язків галузі відповідно до цілей розвитку відносин з суб'єктами транскордонних регіонів.

6. Ефективне співробітництво залізничного транспорту у транскордонних регіонах можливе на основі узгодження інституційних умов реалізації інфраструктурних проєктів і забезпечення їх відповідності сформованому у країнах Європи інституційно-правовому полю розвитку механізмів транскордонної співпраці. Сформовано модель конвергентності інституційних засад розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці, що дозволить подолати наявні інституційні деформації та інституційно визначити можливість участі залізничного транспорту у проєктах транскордонної співпраці.

7. Зважаючи на стратегічну значущість інфраструктурних проєктів залізничного транспорту для забезпечення соціально-економічного зростання транскордонних регіонів з метою формування інституційного підґрунтя їх реалізації в умовах транскордонної співпраці, обґрунтовано доцільність застосування підходу до державного регулювання і стимулювання розвитку інфраструктури залізничного транспорту. Останній визначає інституційно-регуляторні, бюджетно-податкові, митно-тарифні, фінансово-інвестиційні та інформаційно-консультативні

інструменти регулювання і стимулювання процесів реалізації пріоритетних напрямів транскордонного співробітництва залізниць з метою виконання інфраструктурних проєктів.

8. Нівелювання наявних інфраструктурних асиметрій розвитку залізничного транспорту потребує активізації інноваційних факторів і удосконалення процесів стратегічного управління розвитком науково-виробничої інфраструктури галузі. Розширений підхід до управління розвитком науково-виробничої інфраструктури галузі в умовах транскордонної співпраці ґрунтується на виборі стратегічних альтернатив за ознакою забезпечення її інноваційної конвергентності, що передбачають ліквідацію, збереження в існуючому стані та інноваційну трансформацію ключових елементів за рахунок розширення транскордонних науково-виробничих комунікацій.

9. Сучасним інструментом реалізації науково-виробничих комунікацій є локалізація виробництва. Виявлено, що залежно від пріоритетів і рівня зрілості співпраці суб'єктів реалізації інфраструктурних проєктів на залізничному транспорті локалізація виробництва може бути реалізована за рахунок створення складальних локалізованих виробництв, локалізованих виробництв, які передбачають системні поліпшення, та інноваційно спрямованих локалізованих виробництв. Зазначене створило базис для обґрунтування необхідності реалізації інфраструктурних проєктів залізничного транспорту у транскордонних регіонах на засадах локалізації.

10. Досягнення інноваційної трансформації науково-виробничої інфраструктури залізничного транспорту можливе за рахунок створення інноваційно спрямованих локалізованих виробництв, що потребують галузевого планування і координації процесів підтримки інноваційно-технологічних комунікацій між суб'єктами транскордонних регіонів. Створення галузевого центру сприяння локалізації має на меті організацію діяльності щодо задоволення потреб залізничного транспорту в інноваційній продукції для реалізації інфраструктурних проєктів розвитку галузі за рахунок підтримки ефективних інноваційно-технологічних комунікацій, розроблення та координації політики управління програмою локалізації, що дозволить створити умови для освоєння і виробництва інновацій на потужностях філій і структурних підрозділів залізничного транспорту.

11. Доцільність локалізації виробництва для задоволення потреб інфраструктурного проєкту в інноваціях потребує встановлення рівня імпортозалежності залізничного транспорту на кожному етапі його реалізації і визначення пріоритетних заходів щодо сприяння науково-виробничої співпраці, що дозволяє встановити розроблений методичний підхід до оцінювання рівня локалізації. Даний підхід ґрунтується на концепції життєвого циклу інфраструктурного проєкту, відповідно до якої проводиться поетапний розрахунок інтегрального показника, який агрегує оцінки рівня локалізації на кожній фазі реалізації проєкту розвитку інфраструктури залізничного транспорту.

12. Результативність і ефективність проєктів розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці залежить від збалансованості інтересів всіх груп стейкхолдерів. Розкриття етапності управління і

типологізації зацікавлених осіб проекту розвитку інфраструктури залізничного транспорту дозволило розробити базові стратегії залучення стейкхолдерів відповідно до їхньої суб'єктної ролі, балансу інтересів, рівня вимог і участі в реалізації проекту. З метою формування інтегрованого інформаційного середовища для управління процесами реалізації проектів розвитку інфраструктури залізничного транспорту сформовано модель спільного управління.

13. В умовах катастрофічного дефіциту власних коштів і бюджетного фінансування розвитку залізничної галузі актуальним питанням є визначення альтернативних джерел інвестиційного забезпечення розвитку залізничного транспорту в контексті реалізації масштабних інфраструктурних проектів у транскордонних регіонах. На основі встановлення взаємозв'язку між розміром інфраструктурних інвестицій у проект і величиною властивих йому інфраструктурних ризиків сформовано модель управління інвестиційним забезпеченням інфраструктурних проектів розвитку залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці. Дана модель передбачає вибір альтернативних стратегій інвестування, що ґрунтуються на використанні інструментарію інвестиційної підтримки і мінімізації ризиків інфраструктурного проекту залізничного транспорту.

14. Однією з головних функцій управління проектами розвитку інфраструктури залізничного транспорту визнано організацію його кадрового забезпечення як на етапах розроблення і впровадження проекту, так і на стадії експлуатації об'єкта інфраструктури. З метою уникнення кадрових ризиків під час реалізації інфраструктурного проекту запропоновано створення системи його кадрового забезпечення, що визначає комплекс технологій та інструментарію з підтримки ефективної роботи команди, вирівнювання ринку праці транскордонного регіону та створення дієвої системи професійного навчання. Для підвищення рівня індивідуальної мотивації працівників команди інфраструктурного проекту внесено пропозиції щодо впровадження прогресивної шкали ставок доплат за статус працівника команди інфраструктурного проекту з урахуванням рівня його компетенцій.

СПИСОК ПРАЦЬ, ОПУБЛІКОВАНИХ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

монографії:

1. Корінь М. В., Токмакова І. В. Теоретико-методологічні аспекти формування інноваційно-промислових кластерів в Україні. *Актуальні проблеми та напрями розвитку потенціалу соціально-економічних систем в умовах конкуренції* : монографія / за заг. редакцією д-ра екон. наук, професора Л. Л. Калініченко. Харків: ФОП Панов А. М., Видав. дім «В справі», 2017. С. 48 – 59. *(Особистий внесок: обґрунтовано напрями суб'єктно-інституційного забезпечення процесів кластеризації, ступені та етапи розвитку локалізації виробництва).*

2. Корінь М. В. Глобальні інфраструктурні проекти розвитку: аналіз та місце в них України. *Проблеми адаптації соціально-економічних систем до екзогенних змін* : колективна монографія / за заг. редакцією д-ра екон. наук, професора Л. Л. Калініченко. Харків: ФОП Панов А. М., 2019. С. 510 – 520. *(Особистий внесок:*

проаналізовано глобальні інфраструктурні проекти розвитку та визначено місце залізничного транспорту України у загальноєвропейській транспортній мережі).

3. Корінь М. В. Детермінанти забезпечення інфраструктурного розвитку залізничного транспорту України в умовах розширення транскордонного співробітництва. *Адаптаційно-інтеграційні механізми управління інноваційними процесами в економіці* : колективна монографія / за заг. ред. д-ра екон. наук, професора В. В. Прохорової. Харків: Вид-во Іванченка І. С., 2019. С. 266 – 274. (Особистий внесок: виявлено та систематизовано детермінанти нівелювання наявних інфраструктурних асиметрій розвитку залізничного транспорту).

4. Корінь М. В. Розвиток інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва: монографія. Харків: УкрДУЗТ, 2019. 401 с.

статті, що входять до переліку наукових фахових видань і включені до міжнародних наукометричних баз:

5. Корінь М. В. Напрямки збереження та розвитку інтелектуального капіталу залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2013. № 44. С. 56 – 59.

6. Корінь М. В., Гусєва В. Г. Механізм активізації інноваційної діяльності промислових підприємства. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. Сер. Економічні науки. 2014. Вип. 9, Ч. 2. С. 30 – 33. (Особистий внесок: сформовано передумови створення локалізованих виробництв).

7. Корінь М. В. Стратегія розвитку кадрового потенціалу залізниць. *Вісник Хмельницького національного університету*. Сер. Економічні науки. 2014. № 4, Т. 1. С. 53 – 56.

8. Корінь М. В., Пащенко Ю. Є. Державно-приватне партнерство як механізм фінансового забезпечення розвитку транспортної інфраструктури залізниць. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2015. № 49. С. 74 – 79. (Особистий внесок: розроблено альтернативні стратегії фінансування розвитку інфраструктури залізничного транспорту).

9. Корінь М. В., Міжевська К. В. Напрямки підвищення конкурентоспроможності аграрного виробництва в умовах євроінтеграції. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2016. № 54. С. 278 – 286. (Особистий внесок: визначено принципи постіндустріального розвитку та особливості європейської політики Східного партнерства).

10. Корінь М. В., Кузьменко А. В. Концептуальні основи формування маркетингово-логістичного накопичувально-розвантажувального центру на підприємствах залізничного транспорту України. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2016. Вип. 10. С. 379 – 385. URL: <http://global-national.in.ua/issue-10-2016> (дата звернення: 13.11.2017). (Особистий внесок: визначено організаційні та управлінські аспекти забезпечення розвитку логістичної інфраструктури на залізничному транспорті).

11. Корінь М. В. Соціальний розвиток колективу ПАТ «Українська залізниця» в умовах реформування галузі: наслідки та елементи забезпечення. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2016. № 56. С. 97 – 104.

12. Корінь М. В. Теоретичні засади розвитку залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. Сер. Економіка і менеджмент. 2017. Вип. 28. С. 48 – 52.

13. Корінь М. В., Кривда В. М. Теоретичні засади підвищення рівня технологічної безпеки залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2017. № 59. С. 68 – 75. (Особистий внесок: визначено форми транскордонного співробітництва та групи проєктів стратегічної транскордонної співпраці залізничного транспорту).

14. Корінь М. В., Шевченко О. О., Шовкопляс О. О. Управління розвитком кадрового потенціалу підприємств в сучасних умовах. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2017. № 60. С. 238 – 245. (Особистий внесок: визначено вплив факторів на кадрову роботу і ефективність використання кадрового потенціалу залізниць).

15. Корінь М. В. Інфраструктурні асиметрії розвитку залізничного транспорту України в умовах інтеграції в транспортно-логістичний простір ЄС. *Економічний вісник Запорізької державної інженерної академії*. 2018. Вип. 6 (18). С. 74 – 80.

16. Корінь М. В. Концепція розвитку транзитного потенціалу українських залізниць у контексті розширення транскордонного співробітництва. *Вісник Одеського національного університету імені І. І. Мечникова*. Сер. Економіка. 2018. Вип. 8 (73), Т. 23. С. 42 – 47.

17. Корінь М. В., Дикань В. Л. Державне регулювання промислового розвитку України. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2018. № 61. С. 9 – 19. (Особистий внесок: обґрунтовано вектори державної політики регулювання і стимулювання розвитку підприємств).

18. Корінь М. В., Кондратюк М. В., Обруч Г. В. Інвестиційне забезпечення розвитку залізничного транспорту України. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2018. № 62. С. 249 – 259. (Особистий внесок: розроблено модель управління інвестиційним забезпеченням інфраструктурних проєктів на залізничному транспорті).

19. Корінь М. В. Розвиток залізничного транспорту в контексті розширення транскордонного співробітництва: інституційний аспект. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2018. № 63. С. 102 – 111.

20. Корінь М. В., Сендюк В. Е., Муквіч О. С. Теоретичні засади модернізації підприємств залізничного транспорту України. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2018. № 64. С. 231 – 240. (Особистий внесок: обґрунтовано альтернативні стратегії розвитку науково-виробничої інфраструктури залізничного транспорту).

21. Корінь М. В. Державне регулювання розвитку спільних виробництв за участю залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці. *Агросвіт*. 2019. № 6. С. 40 – 48.

22. Корінь М. В. Розроблення моделі спільного управління інфраструктурними проєктами розвитку залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці. *Інтелект XXI*. 2019. № 1. С. 37 – 42.

23. Корінь М. В. Особливості формування локалізованого виробництва з розвитку залізничної інфраструктури. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2019. № 65. С. 117 – 123.

статті у зарубіжних виданнях, що включені до міжнародних наукометричних баз:

24. Korin M., Dykan V., Tokmakova I., Kalicheva N., Kozlova A. Formation of the Institutional Model of Public Administration of Post-Industrial Transformation of the Ukrainian Industrial Complex. *International Journal of Engineering & Technology*. 2018. Vol 7 (4.3). Special Issue 3. P. 438 – 444. (*Особистий внесок: визначено інституційне поле розвитку транскордонних науково-виробничих зв'язків підприємств*).

статті в інших виданнях:

25. Корінь М. В., Дикань В. Л. Розвиток високошвидкісного руху в Україні на основі формування виробничо-логістичних кластерів. *Збірник наукових праць Українського державного університету залізничного транспорту*. 2015. Вип. 154. С. 98 – 103. (*Особистий внесок: розкрито ключові положення формування виробничо-логістичних кластерів у контексті сприяння впровадженню швидкісного руху на залізничному транспорті*).

тези доповідей і матеріали науково-практичних конференцій:

26. Корінь М. В. Засади формування інноваційно-виробничих кластерів як напрямків активізації інноваційної діяльності промислових підприємств. *Актуальні проблеми формування та управління потенціалом підприємств в умовах інноваційно-інвестиційного розвитку*: матеріали Всеукр. заочної наук.-практ. конф. (22 – 25 жовтня 2013 р., м. Харків). Харків : УПА, 2013. С. 32 – 35. URL: <http://ekon.uira.edu.ua> (дата звернення: 19.01. 2014).

27. Корінь М. В. Напрямки забезпечення розвитку інтелектуального потенціалу вітчизняних підприємств. *Актуальні питання організації та управління діяльністю підприємств у сучасних умовах господарювання*: тези доповідей III наук.-практ. конф. з міжнар. участю (22 листопада 2013 р., м. Харків). Харків : Акад. внутр. військ МВС України, 2013. С. 135 – 136.

28. Корінь М. В. Потенціал ринку логістичних послуг України: проблеми використання. *Проблеми міжнародних транспортних коридорів та корпоративної логістики*: тези доповідей за матеріалами X Міжнар. наук.-практ. конф. (5 – 7 червня 2014 р., м. Харків). Харків : УкрДАЗТ, 2014. С. 18 – 19.

29. Корінь М. В. Необхідність створення центру управління корпоративними знаннями на залізничному транспорті України. *Управління функціонуванням та розвитком економічних систем в умовах глобальних перетворень*: матеріали Міжнар. наук.-практ. інтернет-конф. (22 – 25 жовтня 2014 р., м. Харків). Харків : УПА, 2014. С. 391 – 393. URL: <http://ekon.uira.edu.ua> (дата звернення: 14.04. 2015).

30. Корінь М. В. Необхідність впровадження сервісної логістики на залізничному транспорті. *Проблеми економіки и управления на железнодорожном транспорте ЭКУЖТ 2014*: матеріали IX Междунар. научн.-практ. конф. (17 ноября – 14 декабря 2014 р., г. Киев). Киев : ГЭТУТ, 2014. С. 116 – 118.

31. Корінь М. В. Логістика як інструмент підвищення конкурентоспроможності вітчизняних підприємств. *Актуальні питання організації та управління діяльністю підприємств у сучасних умовах господарювання* : тези

доповідей за матеріалами IV наук.-практ. конф. (27 листопада 2014 р., м. Харків). Харків : Нац. акад. Нац. гвардії України, 2014. С. 46 – 48.

32. Корінь М. В. Державно-приватне партнерство: вивчення сутності та форм реалізації на транспорті. *Пріоритетні напрями економічної політики України на сучасному етапі*: матеріали Всеукр. наук. круглого столу (12 травня 2015 р., м. Харків). Харків : ХТЕІ КНТЕУ, 2015. С. 8 – 9.

33. Корінь М. В. Проблеми розвитку вітчизняного ринку залізничних контейнерних перевезень. *Міжнародні транспортні коридори та корпоративна логістика* : тези доповідей за матеріалами XI Міжнар. наук.-практ. конф. (11 – 13 червня 2015 р., м. Харків). Харків : УкрДУЗТ, 2015. С. 19 – 20.

34. Корінь М. В. Інституційні засади формування сприятливого інноваційного середовища в промисловості України. *Функціонування економічних систем в умовах постіндустріального розвитку*: матеріали Всеукр. наук.-практ. інтернет-конф. (22 – 25 жовтня 2015 р., м. Харків). Харків : УПА, 2015. С. 161 – 164. URL: <http://ekon.uira.edu.ua> (дата звернення: 21.05. 2016).

35. Корінь М. В. Виробничо-логістичні кластери як основа розвитку високошвидкісного руху в Україні. *Сучасні напрями розвитку економіки і менеджменту на підприємствах України*: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. молодих вчених, аспірантів та студентів (5 листопада 2015 р., м. Харків). Харків : ХНАДУ, 2015. С. 30 – 32.

36. Корінь М. В. Напрямки активізації інноваційної діяльності вітчизняних промислових підприємств. *Актуальні проблеми соціально-економічних систем в умовах трансформаційної економіки*: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (12 – 13 квітня 2016 р., м. Дніпропетровськ). Дніпропетровськ : НметАУ, 2016. С. 211 – 215.

37. Корінь М. В. Проблеми агропромислового комплексу України в умовах євроінтеграції. *Пріоритети розвитку національної економіки в контексті євроінтеграційних та глобальних викликів*: матеріали VIII Міжнар. наук.-практ. конф. (20 – 21 квітня 2016 р., м. Харків). Харків : ХНУБА, 2016. С. 102 – 105.

38. Корінь М. В., Кузьменко А. В. Аспекти фінансового забезпечення реалізації проектів розвитку транспортно-логістичної інфраструктури на підприємствах залізничного транспорту України. *Проблеми економіки транспорту*: тези доп. XIV Міжнар. наук.-практ. конф. (21 – 22 квітня 2016 р., м. Дніропетровськ). Дніропетровськ : ДНУЗТ, 2016. С. 90. (*Особистий внесок: встановлено потенційні джерела фінансування проектів розвитку транспортно-логістичної інфраструктури*).

39. Корінь М. В. Оцінка стану фінансового забезпечення інноваційної діяльності в промисловому комплексі України. *Міжнародні транспортні коридори та корпоративна логістика*: тези доп. за матеріалами XII Міжнар. наук.-практ. конф. (2 – 4 червня 2016 р., м. Харків). Харків : УкрДУЗТ, 2016. С. 114 – 115.

40. Корінь М. В. Концептуальні засади забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту України. *Актуальні проблеми економічного розвитку України в умовах інтеграції: досягнення та проблеми*: матеріали Всеукр. наук.-практ. інтернет-конф. (19 – 22 жовтня 2016 р., м. Харків). Харків : УПА, 2016. С. 182 – 185. URL: <http://ekon.uira.edu.ua> (дата звернення: 23.02.2017).

41. Корінь М. В. Оцінка стану техніко-технологічної бази залізничного транспорту України. *Сучасні напрямки розвитку економіки і менеджменту на підприємствах України* : матеріали II Всеукр. наук.-практ. конф. студентів, аспірантів та молодих вчених (26 жовтня 2016 р., м. Харків). Харків : ХНАДУ, 2016. С. 266 – 268.

42. Корінь М. В. Фактори забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту України на європейському ринку транспортних послуг. *Конкурентоспроможність підприємств в умовах трансформаційних процесів в економіці України* : матеріали міжвуз. наук.-практ. конф. студентів, аспірантів та молодих вчених (16 листопада 2016 р., м. Харків). Харків : ХТЕІ КНТЕУ, 2016. С. 14 –16.

43. Корінь М. В. Забезпечення розвитку кадрового потенціалу підприємств залізничного транспорту України. *Актуальні питання організації та управління діяльністю підприємств у сучасних умовах господарювання*: тези доповідей VI Всеукр. наук.-практ. конф. (17 листопада 2016 р., м. Харків). Харків : Нац. акад. Нац. гвардії України, 2016. С. 115 – 117.

44. Корінь М. В., Кондратюк М. В. Систематизація передумов забезпечення інноваційної модернізації залізничного транспорту. *International Scientific Conference Integrated Business structures: models, processes, technology's*: Conference Proceedings (November 25, 2016. Chisinau). Republic of Moldova: Baltija Publishing, 2016. P. 99 – 101. (Особистий внесок: обґрунтовано доцільність розвитку науково-виробничого співробітництва залізничного транспорту у транскордонних регіонах у контексті забезпечення його інноваційної модернізації).

45. Корінь М. В. Інструменти забезпечення соціального розвитку працівників залізничного транспорту. *Регіональна, галузева та суб'єктна економіка України на шляху до євроінтеграції*: матеріали IX Міжнар. наук.-практ. конф. (19 – 20 квітня 2017 р., м. Харків). Харків : ХНУБА, 2017. С. 182 – 184.

46. Корінь М. В. Ресурсозбереження як інструмент підвищення ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту. *Проблеми економіки транспорту*: тези доповідей XV Міжнар. наук.-практ. конф. (20 – 21 квітня 2017 р., м. Дніпро). Дніпро : ДНУЗТ, 2017. С. 123.

47. Корінь М. В. Розвиток транспортно-логістичних послуг на залізничному транспорті України за рахунок впровадження інтелектуальних технологій. *Міжнародна транспортна інфраструктура, індустріальні центри та корпоративна логістика*: тези доповідей за матеріалами XIII Міжнар. наук.-практ. конф. (8 – 10 червня 2017 р., м. Харків). Харків : УкрДУЗТ, 2017. С. 67 – 68.

48. Корінь М. В. Теоретичні засади розвитку транскордонного співробітництва залізничного транспорту України. *Актуальні питання організації та управління діяльністю підприємств у сучасних умовах господарювання*: тези доповідей VII наук.-практ. конф. (29 листопада 2017 р., м. Харків). Харків : Нац. акад. Нац. гвардії України, 2017. С. 74 – 76.

49. Корінь М. В. Стратегічні напрямки розвитку транскордонного співробітництва залізничного транспорту України. *Innovative Educational Technologies: European Experience and Its Application in Training in Economics and*

Management: Trainang (22 – 26. 01. 2018, Ostrowiec Świętokrzyski). Poland: WSBiP, 2018. P. 50 – 53.

50. Корінь М. В. Інструментарій розвитку транскордонного співробітництва залізничного транспорту. *Європейський вектор модернізації економіки: креативність, прозорість та сталий розвиток*: матеріали X Ювілейної Міжнар. наук.-практ. конф. (18 – 19 квітня 2018 р., м. Харків). Харків : ХНУБА, 2018. Ч. 3. С. 51 – 52.

51. Корінь М. В., Дикань В. Л., Токмакова І. В., Каличева Н. Є., Козлова А. О. Інституціональна парадигма постіндустріальної трансформації промислового комплексу України. *Технології та інфраструктура транспорту*: тези доповідей Міжнар. наук.-техн. конф. (14 – 16 травня 2018 р., м. Харків). Харків : УкрДУЗТ, 2018. С. 392 – 393. (*Особистий внесок: встановлено інституційні деформації, що зумовлюють дисфункціональність інституту транскордонної співпраці в Україні*).

52. Корінь М. В. Принципи розвитку залізничного транспорту в контексті поглиблення транскордонного співробітництва. *Міжнародна транспортна інфраструктура, індустріальні центри та корпоративна логістика* : тези доповідей за матеріалами XIV Міжнар. наук.-практ. конф. (7 – 9 червня 2018 р., м. Харків). Харків : УкрДУЗТ, 2018. С. 85 – 87.

53. Корінь М. В. Інституційні засади розвитку транскордонного співробітництва залізничного транспорту України. *Сучасні проблеми менеджменту*: матеріали XIV Міжнар. наук.-практ. конф. (19 жовтня 2018 р., м. Київ). Київ : НАУ, 2018. С. 263 – 265.

54. Корінь М. В. Заходи щодо активізації політики ресурсозбереження на підприємствах залізничного транспорту України. *Розвиток фінансових відносин суб'єктів господарювання в умовах динамічного зовнішнього середовища*: тези Інтернет-конф. (15 листопада 2018 р., м. Житомир). Житомир : ЖДТУ, 2018. С. 37 – 39.

55. Корінь М. В. Модернізація як ключовий інструмент розвитку ПАТ «Укрзалізниця». *Актуальні проблеми економіки та управління в умовах системної кризи*: матеріали Міжнар. наук.-практ. інтернет-конф. (28 листопада 2018 р., м. Львів). Львів : Львівський інститут МАУП, 2018. Ч. 1. С. 265 – 269.

56. Корінь М. В. Характеристика асиметрій інфраструктурного розвитку залізничного транспорту України. *Актуальні питання організації та управління діяльністю підприємств у сучасних умовах господарювання*: тези доповідей VIII наук.-практ. конф. (29 листопада 2018 р., м. Харків). Харків : Нац. акад. Нац. гвардії України, 2018. С. 112 – 113.

АНОТАЦІЯ

Корінь М.В. Теоретико-методологічні аспекти розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством. –

Український державний університет залізничного транспорту Міністерства освіти і науки України, Харків, 2019.

Дисертація присвячена розробленню теоретико-методологічних засад, методичних підходів і практичних рекомендацій щодо розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах активізації процесів транскордонної співпраці з метою забезпечення її структурно-технологічної трансформації і конвергентності параметрів функціонування в рамках транскордонних регіонів. Ідентифіковано інфраструктурні асиметрії розвитку залізничного транспорту України як учасника загальноєвропейської транспортної мережі, доповнено класифікацію видів транскордонного співробітництва залізничного транспорту й систематизацію детермінант нівелювання наявних інфраструктурних асиметрій розвитку залізничного транспорту. Уточнено теоретичні положення та сформовано концепцію розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва. Розроблено модель забезпечення конвергентності інституційних засад і підхід до державного регулювання і стимулювання розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці. Розкрито підхід до управління розвитком науково-виробничої інфраструктури залізничного транспорту, розвинуто теоретичні основи та сформовано організаційно-методичний підхід щодо розвитку локалізованого виробництва, удосконалено методичний підхід до оцінювання рівня локалізації виробництва. Сформовано концепцію управління стейкхолдерами проєкту розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці, удосконалено модель управління інвестиційним забезпеченням і систему кадрового забезпечення розвитку інфраструктури галузі у транскордонних регіонах.

Ключові слова: інфраструктура, транскордонне співробітництво, проєкт, інфраструктурні асиметрії, інституційні деформації, конвергентність, локалізація виробництва, управління стейкхолдерами проєкту, стратегія інвестування, система кадрового забезпечення.

SUMMARY

Korin M.V. Theoretical and methodological aspects of railway transport infrastructure development in the context of cross-border cooperation. – Qualifying scientific work on the rights of manuscripts.

Dissertation for the degree of Doctor of Economics in specialty 08.00.03 – Economics and Management of National Economy. – Ukrainian State University of Railway Transport the Ministry of Education and Science of Ukraine, Kharkiv, 2019.

The thesis develops theoretical and methodological foundations, methodological approaches and practical recommendations on development of infrastructure of railway transport in the conditions of intensification of the processes of cross-border cooperation with a view to ensuring its structural and technological transformation and convergence performance in cross-border regions.

The dissertation examines the peculiarities of the implementation of global infrastructure projects and identifies infrastructure asymmetries of the development of railway transport in Ukraine as a member of the pan-European transport network. The classification of types of cross-border cooperation of railway transport is supplemented by such features as duration of implementation of projects; form of implementation of

cooperation; nature of connections; groups of projects of strategic cross-border cooperation of railway transport.

Systematization of determinants leveling of infrastructure asymmetries of railway transport development in the conditions of cross-border cooperation is presented. Improved theoretical provisions of development of infrastructure of railway transport in the conditions of transboundary cooperation due to the clarification of the scientific content of the category «development of railway infrastructure», its subject-component composition and system of principles, linking development priorities with the goals-values socio-economic growth of cross-border regions.

Conceptual provisions for the development of railway transport infrastructure in the context of cross-border cooperation have been developed, which are based on a three-component (institutional, research and production, project) system of tools to promote the expansion of cross-border ties in order to implement strategic infrastructure projects for the railway industry. With the purpose of harmonization and convergence of legal and institutional fields of railway cooperation in transboundary regions, we developed a model ensuring the convergence of the institutional framework of infrastructure development of railway transport in the conditions of cross-border cooperation based on European norms and principles regulating cross-border arrangements and sets the subjects and tools of transformation of the institutional conditions for the implementation of infrastructure projects under the cross-border regions. The approach to state regulation and stimulation of development of infrastructure of railway transport in the conditions of cross-border cooperation is proved.

In the context of leveling existing infrastructure asymmetries in the development of Ukrainian Railways on the basis of large-scale innovation, proposals were made to identify strategic alternatives for the development of scientific and industrial infrastructure of railway transport in the context of cross-border cooperation. The theoretical bases are revealed and the organizational and methodical approach on formation and development of the localized production in the sphere of implementation of infrastructure projects on railway transport is developed. To justify the selection of mechanisms and stage of development of localization of production the methodical approach to assessment of the level of localization of production for the realization of infrastructure projects of railway transport in the conditions of cross-border cooperation.

Developed a holistic concept for the management of project stakeholders the development of rail infrastructure in conditions of cross-border cooperation, which formed, first, a representation of the phasing of the respective control; second, tipologica stakeholders subjective role in management decisions of the project; thirdly, the disclosure of the basic strategies of stakeholder involvement, and models of joint management of infrastructure projects of railway development in the framework of cross-border regions. The model of management of investment support of infrastructure projects of development of railway transport which is based on an assessment of a ratio of size of infrastructure risks and volume of infrastructure investments and assumes a choice of alternative strategies of investment is developed.

To avoid personnel risks at all stages of infrastructure project established a system of personnel maintenance of development of infrastructure of railway transport in cross-border

regions, which takes into account the influence of factors on personnel work and the efficiency of use of personnel potential in rail and includes a range of technologies and tools to support effective team work, alignment of the labour market cross-border region and creation of efficient system of vocational training. The introduction of a progressive scale of rates of surcharges for the status of an employee of the infrastructure project team is proposed.

Key words: infrastructure, cross-border cooperation, project, infrastructure asymmetries, institutional deformations, convergence, localization of production, project stakeholders management, investment strategy, personnel support system.

АННОТАЦИЯ

Коринь М.В. Теоретико-методологические аспекты развития инфраструктуры железнодорожного транспорта в условиях трансграничного сотрудничества. – Квалификационный научный труд на правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени доктора экономических наук по специальности 08.00.03 – экономика и управление национальным хозяйством. – Украинская государственная академия железнодорожного транспорта Министерства образования и науки Украины, Харьков, 2019.

Диссертация посвящена разработке теоретико-методологических основ, методических подходов и практических рекомендаций по развитию инфраструктуры железнодорожного транспорта в условиях активизации процессов трансграничного сотрудничества с целью обеспечения ее структурно-технологической трансформации и конвергентности параметров функционирования в рамках трансграничных регионов. Идентифицировано инфраструктурные асимметрии развития железнодорожного транспорта Украины как участника общеевропейской транспортной сети, дополнена классификация видов трансграничного сотрудничества железнодорожного транспорта и систематизация детерминант нивелирования имеющих инфраструктурных асимметрий развития железнодорожного транспорта. Уточнены теоретические положения и сформирована концепция развития инфраструктуры железнодорожного транспорта в условиях трансграничного сотрудничества. Разработана модель обеспечения конвергентности институциональных основ и подход к государственному регулированию и стимулированию развития инфраструктуры железнодорожного транспорта в условиях трансграничного сотрудничества. Раскрыт подход к управлению развитием научно-производственной инфраструктуры железнодорожного транспорта, развиты теоретические основы и сформирован организационно-методический подход к развитию локализованного производства, усовершенствован методический подход к оценке уровня локализации производства. Сформирована концепция управления стейкхолдерами проекта развития инфраструктуры железнодорожного транспорта в условиях трансграничного сотрудничества, усовершенствованы модель управления инвестиционным обеспечением и система кадрового обеспечения развития инфраструктуры отрасли в трансграничных регионах.

Ключевые слова: инфраструктура, трансграничное сотрудничество, проект, инфраструктурные асимметрии, институциональные деформации, конвергентность, локализация производства, управление стейкхолдерами проекта, стратегия инвестирования, система кадрового обеспечения.

Корінь Мирослава Василівна

**ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ
ІНФРАСТРУКТУРИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ
ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА**

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Надруковано за авторським оригіналом

Відповідальний за випуск



Н. Є. Каличева

Підписано до друку 20 вересня 2019 р.
Формат паперу 60x84 1/16. Друк різнограф.
Папір офсетний. Обсяг 1,9 ум. друк. арк.
Наклад 150 прим. Зам. № 287 .

Надруковано у центрі оперативної поліграфії ТОВ «Рейтинг».
Свідоцтво про держ. реєстрацію ю.о. А00 № 507350.
61003, м. Харків, пров. Соляниківський, 4.
Тел. (057) 771-00-92, 771-00-96