

УДК 338:656.2

Олена Пилипенко, к.е.н., проф.

(каф. «Економіка та підприємництво», Державний економіко-технологічний університет транспорту)

Юлія Задриборода

(магістр за спеціальністю «Економіка та підприємництво», Державний економіко-технологічний університет транспорту)

ПРОБЛЕМИ ТА НАПРЯМИ ОНОВЛЕННЯ ЛОКОМОТИВНОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ

В статті розглядається питання щодо неефективності роботи залізничного транспорту, який як наслідок не дозволяє доставляти вантажі швидко, вчасно та без втрат. Зазначається, що рухомий склад українських залізниць не лише зношений, але й технічно, конструктивно і морально застарілий, оскільки основна частина вагонів та локомотивів побудована за технічними вимогами 60-70-х років. А отже, експлуатація застарілого рухомого складу є економічно невигідною, веде до значного підвищення вартості ремонтних робіт, зниження якості та безпеки перевезень, тому парк рухомого складу залізниць потребує не лише оновлення, а заміни на сучасний, більш досконалий. Також в статті вказується, що основною причиною такого критичного стану українських залізниць є те, що в галузі своєчасно не проведені структурні реформи., так як саме реформування локомотивного господарства Укрзалізниці передбачає послідовне вирішення конкретних завдань, направлених на створення окремої вертикалі управління локомотиворемонтною базою з метою підвищення ефективності її розвитку в умовах формування конкурентних відносин на ринку ремонту тягового рухомого складу. Для цього необхідно закупити новий тяговий рухомий склад, який матиме покращені технічні характеристики, що дозволить зменшити споживання енергоресурсів та експлуатаційних витрат на ремонт і утримання локомотивів.

Ключові слова: рухомий склад, реформування, локомотивне господарство, локомотивний парк, залізничний транспорт.

© Пилипенко О.В., Задриборода Ю.А., 2015

Олена Пилипенко, к.э.н., проф.

(каф. «Экономика и предпринимательство», Государственный экономико-технологический университет транспорта)

Юлия Задриборода

*(магистр по специальности «Экономика и предпринимательство»,
Государственный экономико-технологический университет
транспорта)*

ПРОБЛЕМЫ И НАПРАВЛЕНИЯ ОБНОВЛЕНИЯ ЛОКОМОТИВНОГО ХОЗЯЙСТВА УКРАИНЫ В УСЛОВИЯХ РЕФОРМИРОВАНИЯ

В статье рассматривается вопрос о неэффективности работы железнодорожного транспорта, как следствие не позволяет доставлять грузы быстро, вовремя и без потерь. Отмечается, что подвижной состав украинских железных дорог не только изношен, но и технически, конструктивно и морально устарел, так как основная часть вагонов и локомотивов построена по техническим требованиям 60-70-х годов. А следовательно, эксплуатация устаревшего подвижного состава является экономически невыгодной, ведет к значительному повышению стоимости ремонтных работ, снижения качества и безопасности перевозок, поэтому парк подвижного состава железных дорог требует не только обновления, а замены на современный, более совершенный. Также в статье указывается, что основной причиной такого критического состояния украинских железных дорог является то, что в области своевременно не проведены структурные реформы, так как реформирование локомотивного хозяйства предусматривает последовательное решение конкретных задач, направленных на создание отдельной вертикали управления локомотиворемонтной базой для повышения эффективности ее развития в условиях формирования конкурентных отношений на рынке ремонта тягового подвижного состава. Для этого необходимо закупить новый тяговый подвижной состав, который будет иметь улучшенные технические характеристики, что позволит уменьшить потребление энергоресурсов и эксплуатационных расходов на ремонт и содержание локомотивов.

Ключевые слова: подвижной состав, реформирование, локомотивное хозяйство, локомотивный парк, железнодорожный транспорт.

Olena Pylypenko Ph.D., professor

("Economics and Entrepreneurship ", the State Economic and Technological University of Transport)

Yulia Zadryboroda, (Master in "Economics and Entrepreneurship"

State Economy and Technology University of Transport)

ISSUES AND TRENDS UPDATE LOCOMOTIVE DEPARTMENT UKRAINE UNDER THE REFORM

The article discusses about the ineffectiveness of rail transport, which consequently can not deliver goods quickly, on time and without loss. It is reported that Ukrainian Railways rolling stock is not only worn out, but technically, structurally and morally obsolete because the bulk of wagons and locomotives built by specifications 60-70 years. Therefore, operation of outdated rolling stock is economically viable, leading to a significant increase in the cost of repairs, reducing the quality and safety of traffic, so park rail transport requires not only update and replace a modern, more perfect. Also, the article states that the main cause of the critical state of Ukrainian railways is that in not promptly undertaken structural reforms., As it is reforming locomotive department UZ requires consistent specific tasks aimed at establishing a separate vertical control locomotive looking to improve the effectiveness of its development in the emerging competitive market for repair of traction rolling stock. For this Ukrzaliznytsia need to buy a new traction rolling stock, which will have enhanced characteristics that will reduce energy consumption and operating costs for the repair and maintenance of locomotives.

Keywords: rolling stock, reform, economy locomotive, locomotive park rail.

Постановка проблеми. Зношеність інфраструктури та рухомого складу залізничного транспорту досягла критичного стану і разом з катастрофічною нестачею інвестиційних ресурсів для їх відновлення та модернізації створюють масштабну державну проблему. Так, протягом останніх років парк пасажирських вагонів Укрзалізниці щорічно зменшувався в середньому на 200 од. Доходи залізниць також зменшуються, оскільки скорочення обсягів перевезень та неефективність роботи залізничного транспорту відповідним чином відбиваються на фінансових результатах роботи галузі.

Суттєвою проблемою є те, що на сьогоднішній день відсутня єдина цілісна стратегія розвитку залізничного транспорту, яка визначила б основні цілі і механізми розвитку залізничного транспорту на перспективу. Реформування галузі необхідно проводити у поєднанні, координації та підпорядкованості цілям такої стратегії, маючи можливість своєчасно вносити корективи до Державної цільової програми реформування залізничного транспорту та корегувати цільову модель ринку, звіряючись з практичними результатами реформування.

Враховуючи сучасні норми європейського законодавства, в процесі реформування залізничної галузі необхідно здійснити організаційну, технічну і технологічну модернізацію залізничного транспорту, поступову демонополізацію

залізничної галузі та запровадити ефективні ринкові механізми її функціонування та розвитку з метою динамічного нарощування обсягів перевезень вантажів і пасажирів відповідно до потреб соціально-економічного розвитку країни.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питаннями щодо реформування залізничного транспорту України займаються багато провідних вітчизняних науковців. В працях вітчизняних науковців та практиків в галузі залізничного транспорту піднімалися питання щодо загальної схеми реформування залізничного транспорту України [1], аналізувався досвід реформування галузі в інших європейських країнах, розглядалися теоретичні основи комерціалізації діяльності, окремі аспекти підвищення ефективності діяльності залізниць в період реформування та проблеми підвищення конкурентоспроможності залізничних перевезень. Проте на сьогодні бракує досліджень щодо оновлення локомотивного господарства в умовах реформування залізничного транспорту.

Мета статті – виявлення та розгляд загальних проблем локомотивного господарства України, а також основних напрямів оновлення локомотивного парку в умовах реформування.

Викладення основного матеріалу дослідження. Відновлення економіки України після довготривалої економічної кризи, активізація зовнішньої торгівлі внаслідок поступового відкриття європейських товарних ринків, а також загальносвітова тенденція до підвищення мобільності населення вимагають стабільної та ефективної роботи залізничного транспорту. В Україні він забезпечує 83 % загального обсягу вантажообороту та 38 % пасажирообороту, а споживачі очікують від залізниці європейської якості послуг, надійності, швидкості та безпечності перевезень. Проте залізнична галузь в останні декілька років демонструє негативну динаміку розвитку.

Обсяги перевезень стрімко падають. У 2013 р. порівняно із 2012 р. обсяг вантажних перевезень залізничним транспортом зменшився на 3,4 % і становить 441,8 млн тонн вантажів. При цьому за 2013 рік транзитні перевезення скоротилися на 19,3 %, перевезення у внутрішньому сполученні – на 2,8 %, імпорт вантажів – на 2,7 %, збільшено лише обсяг перевезень експортних вантажів на 2 %. В поточному році ця тенденція продовжується і за дев'ять місяців 2014 р. падіння обсягів перевезень вантажів становить 7,8 % порівняно з аналогічним періодом 2013 року.

Основною причиною падіння обсягів вантажних перевезень є кризовий стан економіки і, насамперед, промисловості. В структурі вантажних залізничних перевезень понад 60 % припадає на масові вантажі, які транспортуються великими партіями на значні відстані.[2]. Разом з тим, падіння обсягів перевезень значною мірою пов'язано із станом інфраструктури та рухомого складу залізничного транспорту, які не дозволяють доставляти вантажі швидко, вчасно та без втрат. Спостерігається дефіцит вантажних вагонів, які вибувають з експлуатації швидше, ніж існує можливість закуповувати нові одиниці.

В поточному році скорочення залізничних перевезень значною мірою обумовлено бойовими діями на Сході країни. Як наслідок середнє щоденне навантаження залізниць зменшилося на 26 % у вересні 2014 р. порівняно з вереснем 2013 року.

Низький рівень організації перевізного процесу та в цілому неефективна робота залізничного транспорту значною мірою обумовлюють скорочення обсягів перевезень. Експлуатаційний вантажообіг локомотивів у 2013 р. склав 365,3 млрд ткм брутто, що на 6 % менше 2012 р. Локомотиви в середньому обслуговують відстані в 300-400 км, здійснюючи рух переважно в межах залізниць,

до яких вони приписані, тоді як в Європі локомотиви виконують рейси протяжністю 1,3-1,4 тис. км, тобто значно меншим парком і з меншими експлуатаційними витратами перевозяться більше вантажів.

Доходи залізниць зменшуються, оскільки скорочення обсягів перевезень та неефективність роботи залізничного транспорту відповідним чином відбиваються на фінансових результатах роботи галузі. За даними фінансової звітності Укрзалізниці у 2013 р. залізниці України отримали 51,1 млрд грн доходів від звичайної діяльності, що на 1,7 млрд грн або на 3,2 % менше, ніж у 2012 р. Зниження доходів в першу чергу пов'язано зі зниженням обсягів вантажних перевезень, оскільки майже 90 % усіх доходів підприємство отримує саме від транспортування вантажів. Зростають ціни на капітальний та інші види ремонту рухомого складу та інфраструктури.

Зношеність інфраструктури та рухомого складу залізничного транспорту досягла критичного стану і разом з катастрофічною нестачею інвестиційних ресурсів для їх відновлення та модернізації створюють масштабну державну проблему, яку сьогодні неможливо розв'язати без залучення сторонньої допомоги. Так, протягом останніх років парк пасажирських вагонів Укрзалізниці щорічно зменшувався в середньому на 200 од., а за період 2013-2014 рр. він скоротиться щонайменше на 15 % (будуть списані 783 пас. вагони)[3].

На сьогоднішній день фізичний знос рухомого складу залізниць становить майже 90 %, у т.ч.: тепловози – 95,1 %, електровози – 90,7 %, пасажирські вагони – 85,9 %, вантажні вагони 88,2 %[4]. При цьому рухомий склад українських залізниць не лише зношений, але й технічно, конструктивно і морально застарілий, оскільки основна частина вагонів та локомотивів побудована за технічними вимогами 60-70-х років. Свій термін служби виробили 51,7 % пасажирських вагонів (вік понад 28 років), 90,3 % вантажних електровозів (вік понад 30 р.), 97 % магістральних тепловозів (вік понад 20 р.). Парк вантажних вагонів станом на 1.12.2013 р. нараховував 117 тис. од., з яких 51,6 % вичерпали нормативний термін експлуатації, в т.ч. 38,8 % вагонів продовжено термін служби[5]. Експлуатація застарілого рухомого складу є економічно не вигідною, веде до значного підвищення вартості ремонтних робіт, зниження якості та безпеки перевезень, тому парк рухомого складу залізниць потребує не лише оновлення, а заміни на сучасний, більш досконалий.

Загальна потреба залізничної галузі в інвестиціях на оновлення основних фондів на найближчі 5 років оцінюється в сумі 175-200 млрд грн. Щорічна потреба Укрзалізниці в капітальних вкладеннях перевищує 35 млрд грн, у т.ч. на оновлення та модернізацію рухомого складу 24 млрд грн, на відновлення колійної інфраструктури – близько 6,8 млрд грн. Для виконання запланованих капітальних інвестицій залізниці вимушені залучати кредитні ресурси і нараховувати борги.

Головною причиною критичного стану українських залізниць є те, що в галузі своєчасно не проведені структурні реформи. Реформування локомотивного господарства Укрзалізниці передбачає послідовне вирішення конкретних завдань, направлених на створення окремої вертикалі управління локомотиворемонтною базою з метою підвищення ефективності її розвитку в умовах формування конкурентних відносин на ринку ремонту тягового рухомого складу.

Реформування локомотивного господарства залізниць України проводиться для досягнення:

- 1) підвищення ефективності та якості роботи локомотивного господарства залізниць за рахунок введення ринкових відносин між її підприємствами;
- 2) сприятливих умов залучення інвестицій для технічного переоснащення підприємств локомотивного господарства та оновлення тягового рухомого складу;
- 3) збільшення прибутків підприємств локомотивного господарства і підвищення доходів їх працівників;
- 4) фінансової прозорості усіх видів діяльності підприємств локомотивного господарства залізниць

"Програма оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012-2016 рр." затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 1 серпня 2011 № 840.[6]. Згідно з програмою оновлення локомотивного парку залізниць України у п'ятирічний термін необхідно замінити 509 застарілих електровозів та 110 вантажних електровозів. Виконання Програми передбачає здійснюватися за рахунок власних та залучених коштів залізниць України, а також інших джерел орієнтовно в обсязі не менш як 28674,63 млн. гривень. Укрзалізниця своїх обігових коштів вистачає тільки на 10% від потреби на оновлення парку рухомого складу, тому використовується механізм залучення кредитних коштів та фінансового лізингу.

Договори з лізингодавцем на придбання локомотивів укладено терміном на 7 років з виплатою 9,5% річних. Лізингові виплати розраховані на сім років. Усі платежі прив'язано до долару США.

Загальна вартість предмета закупівлі включає в себе вартість предмета лізингу та суму витрат лізингодавця, пов'язаних з виконанням договорів лізингу. Вартість лізингових послуг (на рівні 9,5% річних) дорівнює вартості залучених коштів Укрзалізницею на міжнародних ринках капіталів у травні 2013 року, є безперечно привабливою для галузі та, в свою чергу, свідчить про впевненість інвесторів у фінансовому стані та фінансовій стабільності Укрзалізниці.

Придбання рухомого складу за механізмом фінансового лізингу фахівці Укрзалізниці називають ефективною формою залучення капітальних інвестицій у галузь, потреба у яких перевищує наявні у галузі обігові кошти.

Із отриманого галуззю доходу першочергово кошти спрямовуються на виплату зарплати працівникам – 36%, відрахувань до бюджету і цільових фондів – 24%, на заходи і забезпечення безпеки руху – 27%, таким чином на оновлення основних засобів залізниці України мають змогу спрямувати лише 8-10% власних коштів. Окрім того, не виконується ст.10 Закону України «Про залізничний транспорт» щодо придбання рухомого складу за кошти з держбюджету. Тому залізничники залучають інвестиції шляхом кредитування чи через механізм фінансового лізингу.

Спеціалісти Укрзалізниці називають фінансові умови лізингу більш стабільними, ніж умови кредитних договорів: протягом всього строку дії договору залишаються незмінними, на відміну від кредитного договору, де відсоткові ставки за кредит періодично змінюються, залежно від кон'юнктури ринку банківських послуг. Для Укрзалізниці застосування механізму фінансового лізингу, порівняно з кредитуванням, має ще низку переваг. А саме: фінансовий лізинг, на відміну від кредитування, не вимагає додаткового забезпечення (гарантій, застави майна тощо) з боку Укрзалізниці. Фінансовий лізинг створює можливості для залучення інвестиційних коштів на більш тривалий строк, тобто строк дії договору лізингу, який, як правило, перевищує строк дії кредитних договорів, що дозволяє зменшити розміри щорічних лізингових платежів в порівнянні з аналогічними кредитними. Відповідно залізниці

мають можливість оплати лізингових платежів у міру одержання доходів від робіт або послуг, які виконані за допомогою цих об'єктів лізингу. Крім цього відсутня необхідність довготривалого фінансування виробництва об'єктів лізингу та не відбувається одночасне вилучення обігових коштів у великих розмірах. Лізинг надає лізингоодержувачу більш вагомий правовий статус, ніж статус позичальника при одержанні кредитних ресурсів.

Програмою оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012-2016 рр.[6] як зазначалося раніше, передбачено придбання 509 одиниць нових сучасних пасажирських і вантажних локомотивів як односистемних, так і подвійного живлення на суму 28,7 млрд грн. У ході виконання зазначеної Програми плануються повна заміна застарілих вантажних електровозів постійного струму ВЛ8 шляхом придбання нових сучасних електровозів 2ЕЛ4 та ВЛ11/М6, а також розробка пасажирського електровозу подвійного живлення для забезпечення пасажирських перевезень зі швидкістю до 160 км/год. Згідно з діючим договором на придбання упродовж 2012-2016 років 110 вантажних електровозів постійного струму серії ВЛ11М/6 між ДП «Укрзалізничпостач» і акціонерним товариством "Електровозостроитель" (Грузія). Передбачена Програмою комплексна модернізація тепловозів серії М62, 2М62 та ЧМЕ-3, зокрема із заміною штатних силових установок новими сучасними економічними дизелями виробництва «General motors» та «Caterpillar» дозволить скоротити питомі витрати палива на одиницю перевезеного вантажу на 23 %, підвищити їхню середньодобову продуктивність на 38 %, при цьому економія коштів за життєвий цикл експлуатації тепловозу складе до 4,6 млн грн, термін окупності становитиме 5,2 року.

Новий тяговий рухомий склад, який купуватиме Укрзалізниця, має покращені технічні характеристики, що дозволить зменшити споживання енергоресурсів та експлуатаційних витрат на ремонт і утримання локомотивів. Оновлення парку дозволить зменшити експлуатаційні витрати на ремонт і енергоресурси орієнтовно на 1,1 млрд. грн. Тягово-енергетичні характеристики нових локомотивів відрізняються від тих, що вже є на українських залізницях, оскільки більшість тягового рухомого складу побудовано згідно з технічними вимогами 60-х років минулого століття та характеризуються збільшеними, постійно зростаючими експлуатаційними витратами, має низьку економічність у порівнянні з локомотивами нового покоління.

В Укрзалізниці за участю фахівців Науково-впроваджувального центру тягового рухомого складу (НВЦ ТРС) проводяться роботи з укомплектування ремонтних баз сучасним діагностичним і технологічним обладнанням. Упровадження ремонтними бригадами комплексних інноваційних заходів щодо зменшення зношування пари «колесо-рейка», таких, як установок для плазмового зміцнення гребенів колісних пар, дозволило збільшити середнє значення ресурсу бандажу колісної пари із 375 тис. км до 687 тис. км [7].

Суттєвою проблемою є те, що на сьогоднішній день відсутня єдина цілісна стратегія розвитку залізничного транспорту, яка визначила б основні цілі і механізми розвитку залізничного транспорту на перспективу. Реформування галузі необхідно проводити у поєднанні, координації та підпорядкованості цілям такої стратегії, маючи можливість своєчасно вносити корективи до Державної цільової програми реформування залізничного транспорту та корегувати цільову модель ринку, звіряючись з практичними результатами реформування.

Враховуючи підписання 27 червня 2014 р. в Брюсселі Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС, доцільно врахувати європейський досвід у реформуванні

залізничної галузі. Основними факторами розвитку залізничного транспорту ЄС вважає питання управління інфраструктурою, гарантування недискримінаційних умов доступу до залізничних мереж, лібералізації вантажних перевезень, ліцензування залізничних підприємств, активне залучення до фінансування розвитку інфраструктури коштів приватних перевізників. [9].

Враховуючи сучасні норми європейського законодавства, в процесі реформування залізничної галузі необхідно здійснити організаційну, технічну і технологічну модернізацію залізничного транспорту, поступову демонополізацію залізничної галузі та запровадити ефективні ринкові механізми її функціонування та розвитку з метою динамічного нарощування обсягів перевезень вантажів і пасажирів відповідно до потреб соціально-економічного розвитку країни.

Висновки та пропозиції. Отже, реалізація програми оновлення локомотивного парку стимулюватиме розвиток вітчизняної науково-технічної бази в результаті залучення українських науковців до спільних проектів з провідними виробниками залізничної техніки, а також розвиток вітчизняної виробничо-технічної бази локомотивобудівної галузі і створення нових робочих місць при виробництві сучасних локомотивів з використанням в їх конструкції комплектуючих вітчизняного виробництва.

Технічне та технологічне переоснащення і розвиток локомотивного господарства залізниць України – є одним із пріоритетних напрямків роботи залізничної галузі. Нові локомотиви відповідатимуть сучасним вимогам надійності, безпеки, охорони праці тощо. Зменшення рівня зношеності локомотивного парку є одним зі стратегічних завдань та необхідною умовою задоволення потреб економіки країни у перевезеннях.

ЛІТЕРАТУРА

1. Ейтутіс Г. Д. Теоретико-практичні основи реформування залізниць України: Монографія. // Г. Д. Ейтутіс. — Ніжин, ТОВ «Аспект-поліграф.», 2009. — 240 с.
2. Відправлення вантажів залізничним транспортом за 2013 рік //Офіційний сайт Держкомстату [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
3. «Укрзалізниця» оновлює рухомий склад [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://uz.gov.ua/press_center/ukrainian_railways_in_mass_media/363088/
4. Аналіз регуляторного впливу проекту наказу Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_166/print/42436.html
5. «Укрзалізниця» в этом году планирует приобрести 59 грузовых электровагонов [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://economics.unian.net/transport/881080-ukrzeliznyitsya-v-etom-godu-planiruet-priobresti-59-gruzovyih-elektrovozov.html>
6. Постанова КМУ «Про затвердження Програми оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012—2016 рр.» від 01.08.2011 р. № 840 // ВРУ.- [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/840-2011-%D0%BF>
7. Інформаційна довідка Головного управління локомотивного господарства [Електронний ресурс].- Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/about/general_information/main_departments/department_of_locomotive_economy/
8. Державна програма реформування залізничного транспорту на 2008-2015 р. схваленої рішеннями колегії Міністерства транспорту України від 25.07.08 р. №24.
9. Постанова КМУ «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010 – 2019 рр.» від 16.12.2009 р. N 1390 [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF>

REFERENCES

1. Eytutis GD Theoretical and practical bases of reforming the railways of Ukraine: Monograph. // GD Eytutis. – Nizhyn, LLC "Aspect-polygraph.", 2009. – 240 p.
2. Railway transport by 2013 // Official site of the State Statistics Committee [electronic resource]. – Access: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
3. "Ukrzaliznytsya" update rolling stock [electronic resource]. – Access: http://uz.gov.ua/press_center/ukrainian_railways_in_mass_media/363088/
4. Regulatory impact analysis draft order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine [electronic resource]. – Access: http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_166/print/42436.
5. "Ukrzaliznytsya" This year plans to buy your 59 hruзовых електровозов [electronic resource]. – Access: <http://economics.unian.net/transport/881080-ukrzaliznytsya-v-etom-godu-planiruet-priobresti-59-gruzovyih-elektrovozov.html>
6. CMU Resolution "On approval of locomotive fleet renewal railways of Ukraine for 2012-2016." From 01.08.2011 g. № 840 // VRU.- [electronic resource] .- Access: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/840-2011-%D0%BF>
7. Background of the Main Directorate locomotive economy [electronic resource] .- Access: http://www.uz.gov.ua/about/general_information/main_departments/department_of_locomotive_economy/
8. State program to reform rail transport in the 2008-2015 g. Approved the decisions of the Ministry of Transport of Ukraine from 25.07.08 g. №24.
9. CMU Resolution "On approval of the State Target Program of reforming the railway transport for 2010 – 2019" from 16.12.2009 p. N 1390 [electronic resource] .- Access: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF>