

УДК 656.2:[658.14+658.152]

*Максим Демченко, к.е.н., доц.,
(головний економіст КП «Київський метрополітен»)*

ВІДТВОРЕННЯ ОСНОВНИХ ЗАСОБІВ КОЛІЙНОГО ГОСПОДАРСТВА НА ІННОВАЦІЙНІЙ ОСНОВІ

Україна обрала вектор європейського розвитку, що неможливо здійснити без розвитку залізничної транспортної системи. Колійне господарство є одним із фондомістких на залізничному транспорті та важливою складовою забезпечення послуг з перевезень. Проте останнім часом даний вид господарства знаходиться у критичному стані, відноситься до найненадійніших ланок в організаційно-технологічному процесі перевезень, що є неприйнятним в умовах інтеграції вітчизняної транспортної системи у загальноєвропейську та ефективного функціонування залізничного комплексу країни. Теоретичні основи відтворення основних засобів колійного господарства вимагають постійного дослідження та вдосконалення під впливом науково-технічного прогресу, а також тих трансформаційних перетворень, що відбуваються на залізничному транспорті. В умовах демонополізації інфраструктура залишається природною монополією. Тому їй необхідно приділяти особливу увагу та привертати увагу державних органів як до об'єктів майна, що мають загальнодержавне значення та забезпечують життєдіяльність держави в цілому. Відтворення основних засобів колійного господарства повинно відбуватися постійно, безперервно на інноваційній основі для впровадження швидкісного переміщення рухомого складу, інтероперабельності залізничної мережі та збереження конкурентоздатності вітчизняної залізничної системи на ринку транспортних перевезень.

Ключові слова: основні засоби, інфраструктура, відтворення, інновації, інноваційна основа, інтероперабельність, колійне господарство.

*Максим Демченко, к.э.н., доц.,
(главный экономист КП «Киевский метрополитен»)*

ВОСПРОИЗВОДСТВО ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ ПУТЕВОГО ХОЗЯЙСТВА НА ИННОВАЦИОННОЙ ОСНОВЕ

© Демченко М.А., 2016

Украина избрала вектор европейского развития, что невозможно осуществить без развития железнодорожной транспортной системы. Путевое хозяйство является одним из фондоемких на железнодорожном транспорте и важной составляющей обеспечения услуг по перевозкам. Однако в последнее время данный вид хозяйства находится в критическом состоянии, относится к ненадежным составляющим в организационно-технологическом процессе перевозок, что неприемлемо в условиях интеграции отечественной транспортной системы в общеевропейскую и эффективного функционирования железнодорожного комплекса страны. Теоретические основы воспроизводства основных средств путевого хозяйства требуют постоянного исследования и совершенствования под воздействием научно-технического прогресса, а также тех трансформационных превращений, которые происходят на железнодорожном транспорте. В условиях демонополизации инфраструктура остается естественной монополией. Поэтому ей необходимо уделять особенное внимание и привлекать внимание государственных органов, как к объектам имущества, которые имеют общегосударственное значение и обеспечивают жизнедеятельность страны в целом. Воспроизводство основных средств путевого хозяйства должно происходить постоянно, непрерывно на инновационной основе для внедрения скоростного перемещения подвижного состава, интероперабельности железнодорожной сети и сохранения конкурентоспособности отечественной железнодорожной системы на рынке транспортных перевозок.

Ключевые слова: основные средства, инфраструктура, воспроизводство, инновации, инновационная основа, интероперабельность, путевое хозяйство.

*Maksim Demchenko,
Ph.D, associate professor*

REPRODUCTION OF THE FIXED ASSETS OF RAILWAY TRACK ECONOMY ON INNOVATIVE BASIS

Ukraine chosen the vector of European development, that it is impossible to carry out without development of a railway transport system. A railway track economy is one of capital-intensive on a railway transport and by the important constituent of providing of services in transportations. However much lately this type of economy is in a critical condition, behaves to the unreliable constituents in the organizational and technological process of transportations that is unacceptable in the conditions of integration of a domestic transport system in European and effective functioning of railway complex of country. Theoretical bases of reproduction of the fixed assets of railway track economy require permanent research and perfection under act of scientific and technical progress, and also those transformations which take place on a railway transport. In the conditions of demonopolization an infrastructure remains a monopoly. That is why it must spare the special attention and come into the notice of public organs as on the objects of property, which have a national value and provide the vital functions of the state on the whole. The recreation of the fixed assets of travel economy must take place constantly, continuously on innovative basis for introduction of the speed moving of rolling stock, interoperability railway system and maintainance of competitiveness of the domestic railway system at the market of transport transportations.

Keywords: the fixed assets, infrastructure, reproduction, innovations, innovative basis, interoperability, railway track economy.

Постановка проблеми. Колійне господарство є важливим елементом транспортного виробництва, а також одним із найбільш капіталомістких на залізничному транспорті, характеризується значною територіальною протяжністю і водночас подібністю проблем і перспектив розвитку на всій довжині ліній регіональних філій країни. Основні засоби колійного господарства, протягом тривалого часу відзначаються зменшенням як кількісного складу, так і погіршенням якісного стану. Отже, в сучасних умовах колійне господарство є однією з найненадійніших ланок в організаційно-технологічному процесі перевезень; має знос більше 90 % і знаходиться в критичному стані. Такий рівень матеріально-технічної бази галузевого господарюючого суб'єкта може привести до зупинки функціонування залізничного комплексу країни. Крім того, це стримує не тільки економічний розвиток залізничного транспорту, а й розвиток економіки країни в цілому.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання відтворення основних засобів залізничного транспорту знайшли своє відображення у наукових працях вітчизняних та зарубіжних учених О.М. Гненного, М.І. Міщенко, С.П. Міщенко, А.А. Покотілова, С.Є. Ткаченко, А.А. Гуламова, Е.П. Кондратової, Н.П. Терьошиної [1-8] та ін. Організаційно-економічні аспекти відтворення основних засобів колійного господарства залізниць нами також досліджувалися [9].

Проте, глибокі структурні зміни в економіці та трансформаційні перетворення на залізничному транспорті вимагають постійного дослідження та вдосконалення теоретичних основ відтворення основних засобів.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Невирішеною задачею теоретичних основ відтворення основних засобів колійного господарства є врахування особливостей характеру протікання фінансово-економічних процесів в умовах реформування та демонополізації залізничного комплексу, а також інтеграційних процесів, що відбуваються у економіці країни.

Мета статті. Головною метою цієї наукової статті є поглиблення теоретичних основ відтворення основних засобів на інноваційній основі колійного господарства в умовах демонополізації та інтеграції залізничного транспорту у європейську транспортну систему.

Виклад основного матеріалу дослідження. Важливе місце, серед галузевих господарств залізничного транспорту, належить колійному, задачею діяльності якого є утримання й експлуатація колії для безпечного та безперебійного пропуску поїздів зі встановленими швидкостями руху. Важливими складовими виробничого потенціалу залізничного транспорту є верхня і нижня будова колії. Основні засоби колійного господарства мають різноманітний склад з точки зору їх класифікації в бухгалтерському обліку. Але можна виділити дві найважливіші групи – це споруди (залізнична колія) та машини і обладнання (колійні машини, ручний інструмент).

Специфіка колійного господарства полягає в наданні послуг як під час перевезення вантажів, так і під час перевезення пасажирів. Але ці напрями діяльності ставлять дещо суперечливі вимоги до техніко-технологічної складової даного господарства. Колійне господарство складається зі структурних підрозділів, призначених для утримання, експлуатації та ремонту верхньої будови колії, земляного полотна і штучних споруд. Завданням даного галузевого господарства є забезпечення безперебійного і безпечного пропуску поїздів зі встановленими швидкостями та

навантаженням на вісь вагона, який значною мірою обумовлюється характеристиками верхньої будови та інших споруд колії. Відзначальною рисою колійного господарства українських регіональних філій є вертикальна інтеграція виробничих підрозділів. У структуру зазначеного господарства входять не лише підрозділи з поточного утримання колії, а також підрозділи з ремонту, забезпечення матеріалами, комплектуючими. Зокрема йдеться про щебеневі кар'єри, шпалопросочувальні заводи, рейкозварювальні поїзди, ремонтні майстерні, що дозволяє оперативно реагувати на зміну потреб у матеріалах для ремонту і будівництва та оперативно ліквідувати наслідки надзвичайних подій.

Колійне господарство належить до інфраструктури залізничного транспорту і даним фактом обумовлюється значна кількість його особливостей. Оскільки інфраструктура є природною монополією та враховуючи той факт, що надаються транспортні послуги, а не створюється продукція, ефект масштабу помітно проявляється при визначенні собівартості послуг, які надаються інфраструктурою. Інфраструктура залізничного транспорту є виробничо-технологічним комплексом, який складається з технічного, технологічного, організаційного, кваліфікаційного забезпечення та включає матеріально-технічну базу господарств колійного, станційного, електропостачання, залізничної автоматики, телемеханіки та електрозв'язку [9, с. 11]. Функціональне призначення інфраструктури – забезпечення переміщення рухомого складу [10].

Згідно із Законом України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» у статутний капітал публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» вноситься: право господарського відання магістральними залізничними лініями загального користування та розміщеними на них технологічними спорудами, передавальними пристроями, що безпосередньо використовуються для забезпечення процесу перевезень, а саме: залізничні станції та колії загального користування, тягові підстанції, контактна мережа та інші пристрої технологічного електропостачання, системи сигналізації, централізації, блокування та управління рухом поїздів, об'єкти і майно, призначені безпосередньо для виконання аварійно-відновлювальних робіт [11]. Це означає, що всі перелічені об'єкти майна не підлягають приватизації оскільки мають загальнодержавне значення та забезпечують життєдіяльність держави в цілому згідно Закону України «Про приватизацію державного майна» [12]. Отже, навіть в умовах демонополізації залізничного комплексу інфраструктура відноситься до майна державної власності і залишається природною монополією.

Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування станом на 2015 р. зменшилася порівняно із попередніми десятиліттями і становить 20954,2 км [13] (рис. 1). Цей процес пов'язаний із закриттям і ліквідацією малодіяльних, малоінтенсивних ліній, під'їзних і станційних колій, а також з бойовими діями на Сході країни та анексією території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя. Наведена динаміка ілюструє тенденцію того, що завдання будівництва нових ліній замінені задачами утримання в належному стані та модернізації існуючих.

Однією з особливостей сучасного стану колійного господарства є практично повна відсутність будівництва нових колій. Основною причиною є відсутність можливостей здійснювати інвестиції. Протягом багатьох років рівень інвестицій в інфраструктуру та технології був недостатнім для створення умов реального розвитку залізничного транспорту.

Якщо будівництво й відбувається, то в незначних обсягах і носить характер

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

вирішення локальних проблем. У той же час існує суттєва необхідність у проведенні ремонтно-колійних робіт. Створюється загроза відставання фактичних обсягів виконання ремонту від планової потреби. Це, у свою чергу, призводить до обмеження швидкостей руху поїздів і, як наслідок, – до зменшення пропускної і провізної спроможності, а також створює загрозу безпеці руху.

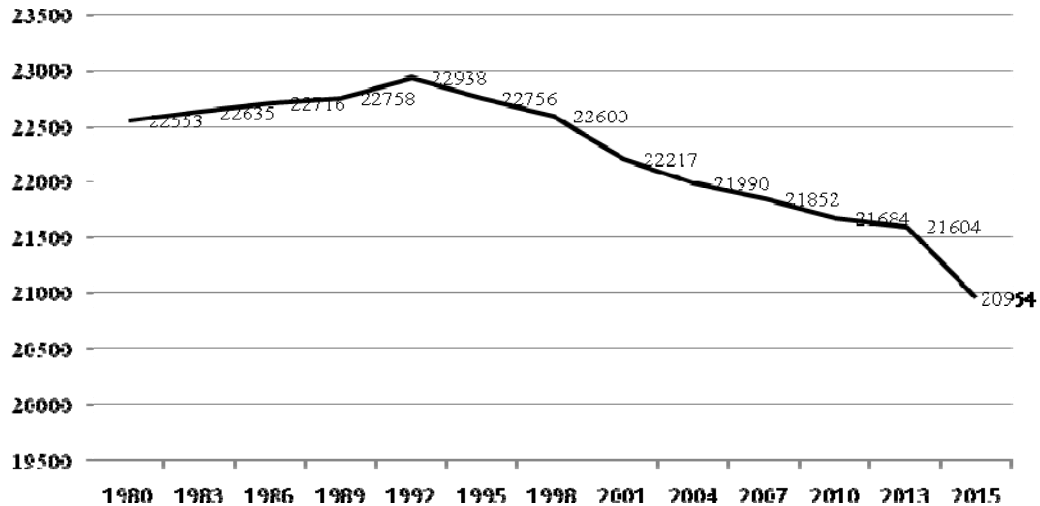


Рис. 1. Зміна експлуатаційної довжини залізничних колій загального користування [13]

Протягом 2010-2015 рр. спостерігається падіння обсягів перевезень вантажів, основною причиною якого є кризовий стан економіки, і насамперед промисловості [14]. Також нинішній стан інфраструктури та рухомого складу залізничного транспорту, не дозволяють доставляти вантажі швидко, вчасно та без втрат [14], що теж вплинуло на падіння обсягів перевезень протягом 2010-2015рр. (табл. 1).

Таблиця 1 Динаміка показників перевезень вантажів та пасажирів підприємствами залізничного транспорту України

Показники	Значення за роками					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015 ¹
Перевезено вантажів, млн.т.	433	469	457	444	386	350
Індекси до попереднього року, %	100,0	108,3	105,5	102,5	89,1	80,8
Перевезено пасажирів, млн.	427	430	429	425	389	390
Індекси до попереднього року, %	100,0	100,7	100,5	99,5	91,1	91,3

¹Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м.Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції.

Джерело:[13]

У 2014-2015 рр. скорочення залізничних перевезень значною мірою обумовлено бойовими діями на Сході країни. Через руйнування залізничної інфраструктури залишається відсутнім рух поїздів на основних напрямках Донецької залізниці, паралізовано роботу залізничних вузлів Дебальцеве та Микитівка, немає можли-

вості відправляти вантажні вагони більш ніж з 50-ти основних вантажних станцій. Як наслідок середнє щоденне навантаження залізниць зменшилося на 26 % у вересні 2014 р. порівняно з вереснем 2013 року [14].

Проблеми стану основних засобів колійного господарства нерозривно пов'язані з безпекою та швидкістю руху поїздів, пропускною та провізною спроможністю підприємств залізничного транспорту – регіональних філій, комфортом проїзду пасажирів, обороноздатністю та стійкістю до надзвичайних подій держави. Цей перелік далеко не вичерпний. Він може містити і похідні від наведених пунктів, а саме: забезпеченість промисловості в перевезеннях, забезпеченість транспортом населення країни, особливо у віддалених місцевостях із нерозвиненими шляхами сполучення тощо. Існує необхідність розробки і впровадження організаційно-економічних заходів з підвищення ефективності відтворювальних процесів з урахуванням сучасних умов української економіки та наявних господарських інструментів з метою сталого функціонування інфраструктури залізничного транспорту та задоволення попиту в перевезеннях. Існування основних засобів виробництва, природа їх функціонування тісно пов'язані з поняттям відтворення. Останнє явище можна розглядати як систему, тобто сукупність елементів економічного механізму підприємства та зв'язки між ними, які взаємодіють з метою відновлення виробничого потенціалу суб'єкта господарської діяльності.

Так як, просте відтворення в умовах, коли строк служби окремих колійних споруд складає 20-25 років, втрачає своє значення під впливом об'єктивних чинників, то для характеристики особливостей реновації в колійному господарстві підприємств залізничного транспорту було введено поняття «нормальне відтворення», яке відображає об'єктивно необхідні, циклічно-висхідні процеси, що зумовлені економічною природою виробничо-господарської діяльності [9, с. 74-75]. Невід'ємною передумовою такого відтворення виступає постійна адаптація до зовнішнього середовища та надання послуг на рівні ринкового попиту, який зростає як кількісно, так і якісно під впливом дії об'єктивних економічних законів.

З точки зору стабільності проведення виробничо-господарської діяльності – це внутрішньо необхідний процес, що поєднує елементи як простого, так і розширеного відтворення. У площині джерел фінансового забезпечення відтворення спирається, в першу чергу, на кошти, накопичені за рахунок амортизаційних відрахувань, та частку створеної за участі даних засобів виробництва додаткової вартості, тобто частину прибутку. Потреба у визначенні меж нормального відтворення особливо актуалізувалася в умовах природно-монопольного становища підприємств на ринку і недостатності фінансування капітальних інвестицій для здійснення ефективної господарської діяльності [9, с. 75]. В сучасних умовах господарювання залізничного транспорту постає важливе завдання дотримуватися критеріїв ефективності відтворення основних засобів, які можна визначити як забезпеченість оновлення в межах адекватності потребам розвитку, що висуваються ринком до виробників продукції або послуг, їх якості й кількості, і також створення передумов для підвищення ступеня економічної ефективності використання засобів виробництва.

Відтворювальний розвиток може відбуватися в різних напрямках. Категорія «відтворення основних засобів виробництва» має більше вимірів, ніж два: просте і розширене. Фінансово-економічні механізми оновлення основних засобів залежно від напрямку розвитку виробничого потенціалу можна поділити на такі категорії:

1) деградаційний – погіршення якісного стану та зменшення кількісного складу основних засобів;

2) консервативний – перебування якісного стану та кількісного складу основних засобів на постійному рівні;

3) прогресивний – покращення якісного стану та кількісного складу основних засобів.

Відтворення – це розвиток, тобто невідворотна, визначено спрямована і закономірна зміна матеріальних об'єктів, що приводить до виникнення нової якості. Ключовим елементом наведеного поняття є «визначена спрямованість» економічних процесів, яка й повинна бути об'єктом управлінського впливу. Основні засоби в результаті повного відновлення відтворюються, як правило, не в первісній формі, а у формі, відповідній сучасному рівню розвитку виробничих сил під впливом дії науково-технічного прогресу. Особливий прояв дане явище має в тих галузях виробництва, в яких строк експлуатації засобів праці складає кілька десятків років. За умов зростаючих темпів науково-технічного прогресу та невизначеної ринкової ситуації конкурентоспроможність суб'єкта господарювання здатна забезпечити лише стратегія інновацій та інвестицій в розвиток основних засобів.

Доцільно здійснювати пошук заходів, які забезпечать економічний розвиток господарств залізничного транспорту для досягнення синергетичного ефекту. З цією метою пропонуємо здійснювати відтворення основних засобів на інноваційній основі, яке є актуальним та необхідним в нинішніх умовах функціонування колійного господарства. Такий вид відтворення полягає у постійному, неперервному процесі оновлення основних засобів із впровадженням інноваційних елементів для досягнення сучасного європейського економічного, технічного та технологічного рівня. Основна ціль відтворення основних засобів на інноваційній основі – це оновлення основних засобів у якісному складі.

У зв'язку з інтеграцією вітчизняної транспортної системи у міжнародну важливою умовою є виконання Директив Європейського Союзу. Для зменшення розбіжностей у транспортних системах, покращення безпеки руху поїздів, коли вони із своєї національної мережі входять у міжнародну необхідно забезпечити інтероперабельність в межах усієї міжнародної залізничної галузі. На сьогоднішній день в Європейському Союзі діє директива, що регулює питання інтероперабельності, а саме Директива № 2008/57/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 17 червня 2008 року про оперативну сумісність/ інтероперабельність залізничних систем у межах Співтовариства (Доопрацьована). Отже, на даному етапі розвитку залізничного комплексу головним завданням є застосування всіх можливих заходів для реалізації та імплементації директив Європейського Союзу, що буде сприяти економічному розвитку вітчизняного залізничного транспорту та його входженню у міжнародну транспортну систему.

Висновки та пропозиції. В сучасних умовах функціонування колійного господарства необхідним є здійснення відтворення основних засобів на інноваційній основі. Для збереження конкурентоспроможності на вітчизняному та міжнародному транспортному ринку з перевезень, для можливості входження у міжнародну транспортну систему необхідно виконати всі вимоги, що передбачені у Директивах Європейського Союзу. Це стає можливим при впровадженні інновацій та залученні інвестицій у розвиток швидкісних перевезень та забезпеченні інтероперабельності залізничних систем. Пошук шляхів здійснення безперервного, постійного відтворення основних виробничих засобів на інноваційній основі може стати темою подальших досліджень.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Гненний О.М.* Проблеми оновлення тягового рухомого складу та оцінка ефективності інвестиційних проектів у локомотивному господарстві / О. М.Гненний, А. В.Вишнякова// Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – 2015. – № 9. – С. 105–112.
2. *Мищенко М. І.* Аналіз ефективності нової системи функціонування господарства інфраструктури / Мищенко М. І. // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. – 2010. – Вип. 25. – [електронний ресурс]. Національна бібліотека України ім. В. І. Вернадського. Офіційний веб-сайт. – Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/ppei/2010_25/mishenko.pdf
3. *Мищенко С. П.* Інноваційне відтворення основних фондів залізничного транспорту [Текст]: дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04 / Мищенко Сергій Петрович. – Х., 2009. – 193 с.
4. *Покотілов А. А.* Особливості відтворення основних засобів інфраструктури залізниць / Покотілов А. А. // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – 2011. – Вип. 17. – С. 224-229.
5. *Ткаченко С.С.* Використання лізингових технологій для оновлення основного капіталу підприємств (на прикладі залізничного транспорту). Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук / С. С. Ткаченко. – Х.: 2003. – 16 с.
6. *Гуламов А.А.* Экономическая оценка воспроизводства основных фондов железнодорожного транспорта. Автореферат на диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук / А.А. Гуламов. – Санкт-Петербург, 2011. – 22 с.
7. *Кондратова Е.П.* Функционирование внутрипроизводственной системы управления воспроизводством основных фондов на предприятиях железнодорожного транспорта [Электронный ресурс] / Е. П. Кондратова. – Режим доступа : www.dvags.ru/downLoad/rio/j2008-1/12.doc.
8. *Терёшина Н. П.* Воспроизводство основного капитала транспортной компании / Н. П. Терёшина. В. А. Подсорин // Железнодорожный транспорт. – 2007. – № 6. – С. 67-69.
9. *Демченко М.А.* Організаційно-економічні аспекти відтворення основних засобів колійного господарства залізниць: дис. на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук / М.А. Демченко. – К.: 2011. – 261 с.
10. Шенфельд К. П. Развитие системы содержания инфраструктуры / Шенфельд К. П., Иваницкий В. А., Кондрахина Н. В. // Железнодорожный транспорт. – 2008. – № 8. – С. 18-22.
11. «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» [Електронний ресурс] / Закон України № 4442-VI від 23.02.2012 із змінами / Офіційний веб-сайт Верховної Ради України. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/4442-17>
12. «Про приватизацію державного майна» [Електронний ресурс] / Закон України № 2163-XII від 04.03.1992 із змінами / Офіційний веб-сайт Верховної Ради України. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2163-12>
13. *Транспорт.* Статистична інформація Державної служби статистики України. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
14. Михайличенко К.М. Удосконалення механізмів реформування та розвитку залізничного транспорту в контексті реалізації структурних реформ в галузі. / К.М. Михайличенко, О.В. Собкевич Аналітична записка. № 37. Серія економіка. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1662/>.

REFERENCES

1. Hnennyi O.M. (2015), "Problems of update of hauling rolling stock and estimation of efficiency of investment projects are in a locomotive economy", *Problemy ekonomiky transportu*, vol. 9, pp. 105-112.
2. Mishchenko M.I. (2010), "Analysis of efficiency of the new system of functioning of economy of infrastructure", *Problemy pidvyshchennia efektyvnosti infrastruktury* [Online], no. 25, available at http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/ppei/2010_25/mishenko.pdf.
3. Mishchenko S.P. (2009), "Innovative recreation of capital assets of railway transport", Ph.D. Thesis, Ukrainian state academy of railway transport, Kharkiv, Ukraine.
4. Pokotilov A. A. (2011), "Features of recreation of the fixed assets of infrastructure of railways", *Zbirnyk naukovykh prats Derzhavnoho ekonomiko-tehnolohichnoho universytetu transportu: Serii «Ekononika i upravlinnia»*, no. 17, pp. 224-229.

5. Tkachenko S.Ye. (2003), "Using of leasing technologies for renewing fixed capital of enterprises (railway transport)", Ph.D. Thesis, Economic, Organization and management enterprises, Ukrainen State academy of a railway transportation, Kharkiv, Ukraine.
6. Hulamov A.A. (2011), "Economic evaluation of reproduction of osnovnikh funds of railway transport", Ph.D. Thesis, Saint Petersburg, Russia.
7. Kondratova E.P. (2008), "Functioning of vnutriproizvodstvennoy control system by reproduction of capital assets on the enterprises of railway transport" [Online], available at: www.dvags.ru/download/rio/j2008-1/12.doc.
8. Teryoshina N. P. and Podsorin V.A. (2007), "Reproduction of the fixed assets of a transport company", *Zheleznodorozhnyy transport*, vol. 6, pp. 67-69.
9. Demchenko M.A. "The organizational and economic aspects of the fixed assets reproduction of railway track economy", Abstract of Ph.D. dissertation, Economy and management enterprises (after the types of economic activity), State of Economy and Technological University of Transport, Kyiv, Ukraine.
10. Shenfeld K. P. and Kondrahina N. V. (2008), "Development of the system of maintenance of infrastructure", *Zheleznodorozhnyy transport*, vol. 8, pp. 18-22.
11. The Verkhovna Rada of Ukraine (2012), The Law of Ukraine "About the features of formation of public joint-stock company of railway transport of the general use", available at: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/4442-17> (Accessed 02 April 2016).
12. The Verkhovna Rada of Ukraine (2012), The Law of Ukraine " About privatization of state property ", available at: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2163-12> (Accessed 01 April 2016).
13. State Statistics Service of Ukraine, Transport, Derzhkomstat, Kyiv, Ukraine.
14. Mykhailychenko K.M. and Sobkevych O.V. "An improvement of mechanisms of reformation and development of railway transport is in the context of realization of structural reforms in industry", *Analitychna zapyska. Serii ekonomika* [Online]. no. 37. Available at: <http://www.niss.gov.ua/articles/1662/>.