

УДК 338.47:656.2

*Ольга Стасюк, к.е.н.*

*(науковий співробітник відділу розвитку виробничої інфраструктури ДУ  
«Інститут економіки та прогнозування НАН України»)*

### **ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В НОВИХ УМОВАХ<sup>1</sup>**

*В статті виділено та розглянуто пріоритетні напрями розвитку залізничного транспорту України на найближчу перспективу з урахуванням нових умов функціонування у зв'язку із зміною зовнішнього та внутрішнього середовища діяльності галузі.*

*Зміна зовнішнього середовища функціонування залізничного транспорту пов'язана з геополітичними викликами, що визначили пріоритетним шлях європейської інтеграції, результатом якого стало підписання Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС та взяття Україною на себе відповідальності до 2022 року внести чимало змін не лише в національне законодавство, що регулює діяльність залізничного транспорту, імплементувавши 8 директив та 4 регламенти, а й в основні принципи роботи галузі. Євродирективи щодо залізничного транспорту діють в усіх країнах ЄС. Більше того, Єврокомісія готує четвертий пакет директив, який встановлюватиме ще жорсткіші вимоги до розподілу оператора інфраструктури і перевізників і який, як очікується, Україна повинна буде також імплементувати.*

*Зміна внутрішнього середовища функціонування залізничного транспорту визначається процесом реформування, що є також необхідним з огляду на наближення українського законодавства до європейського в рамках підписання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС та відставання процесу реформування українських залізниць від інших країн СНД і Європи, що знижує їх конкурентні можливості на світовому ринку транспортних послуг, робить неможливим використання повною мірою ринкових механізмів господарювання і ускладнює подальший розвиток галузі.*

*Ключові слова: пріоритетні напрями, залізничний транспорт України, лібералізація, модернізація, інтеграція.*

© Стасюк О. М., 2016

---

<sup>1</sup> Дана стаття підготовлена в рамках виконання відомчої науково-дослідної роботи «Розвиток інфраструктурних секторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів економічної політики України», державний реєстраційний номер 0113U003954.

*Ольга Стасюк, к.э.н.*

*(научный сотрудник отдела развития производственной инфраструктуры ГУ «Институт экономики и прогнозирования НАН Украины»)*

### **ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ В НОВЫХ УСЛОВИЯХ**

*В статье выделены и рассмотрены приоритетные направления развития железнодорожного транспорта Украины на ближайшую перспективу с учетом новых условий функционирования в связи с изменением внешней и внутренней среды деятельности отрасли.*

*Изменение внешней среды функционирования железнодорожного транспорта связано с геополитическими вызовами, что определили приоритетным путь европейской интеграции, результатом которого стало подписание Соглашения об ассоциации между Украиной и ЕС, а также взятие Украиной на себя ответственности до 2022 года внести немало изменений не только в национальное законодательство, регулирующее деятельность железнодорожного транспорта, имплементировавши 8 директив и 4 регламента, но и в основные принципы работы отрасли. Евродирективы по железнодорожному транспорту действуют во всех странах ЕС. Более того, Еврокомиссия готовит четвертый пакет директив, который будет устанавливать еще более жесткие требования к распределению оператора инфраструктуры и перевозчиков и который, как ожидается, Украина должна будет также имплементировать.*

*Изменение внутренней среды функционирования железнодорожного транспорта определяется процессом реформирования, что также является необходимым учитывая приближение украинского законодательства к европейскому, в рамках подписания Соглашения об ассоциации между Украиной и ЕС, а также отставание процесса реформирования украинских железных дорог от других стран СНГ и Европы, что снижает их конкурентные возможности на мировом рынке транспортных услуг, делает невозможным использование в полной мере рыночных механизмов хозяйствования и затрудняет дальнейшее развитие отрасли.*

*Ключевые слова: приоритетные направления, железнодорожный транспорт Украины, либерализация, модернизация, интеграция.*

*Olga Stasiuk, Ph.D.*

*(researcher of the development of industrial infrastructure SI «Institute of Economics and Forecasting of NAS of Ukraine»)*

## **PRIORITY AREAS OF RAIL TRANSPORT OF UKRAINE IN NEW CONDITIONS**

*The article highlighted and discussed priority directions of Railway Transport of Ukraine in the near future taking into account the new conditions of functioning due to changes in external and internal environment of the industry.*

*Changing the external environment of Railway transport is linked with the geopolitical challenges that have defined the priority to European integration way. The result was the signing of the Association Agreement between Ukraine and the EU. Ukraine has claimed responsibility by 2022 make many changes not only in national legislation governing railway transport, but also in the basic principles of the work of branch. It is necessary to implement the directives 8 and 4 regulations. Eurodirectives on rail transport are performed in all EU countries. Moreover, the Commission is preparing a package of four directives which will set more stringent requirements for the distribution infrastructure operator and carriers and is expected to be Ukraine will also implement.*

*The change in the internal environment of functioning of railway transport is determined by the reform process. It is also necessary, given the approximation of Ukrainian legislation to European within the framework of the signing of the Association Agreement between Ukraine and the EU. The process of reforming the Ukrainian Railways lags behind other CIS countries and Europe, which reduces their competitiveness in the global market of transport services, making it impossible to make full use of market economic mechanisms and prevents further development of the industry.*

*Keywords: priority areas, railway transport Ukraine, liberalization, modernization, integration.*

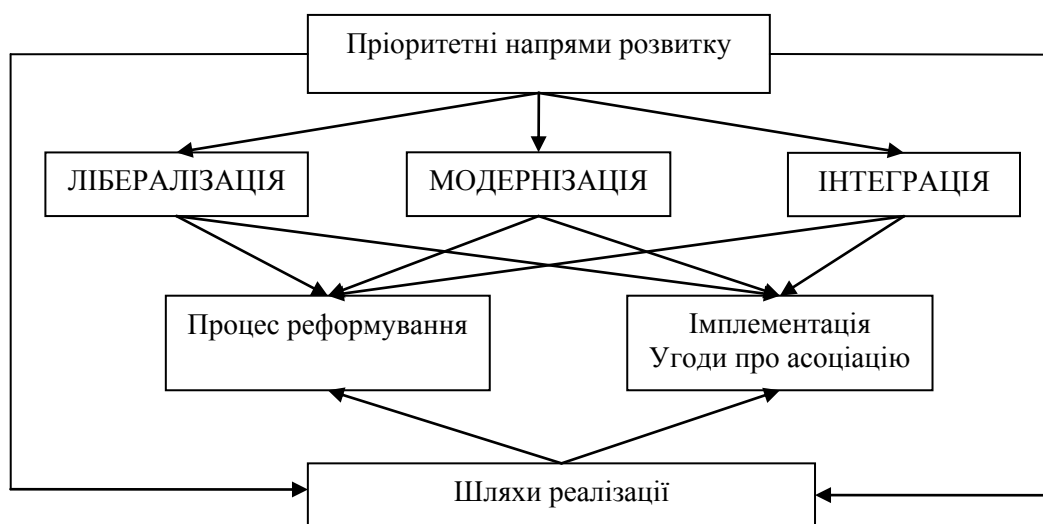
**Постановка проблеми.** Залізничний транспорт України, залишаючись однією з базових галузей економіки країни, перебуває в складному становищі, проблематичність якого полягає в зміні зовнішнього та внутрішнього середовища діяльності галузі, що супроводжується впровадженням директив та регламентів ЄС в національне залізничне законодавство та продовженням масштабних та складних внутрішніх трансформаційних процесів на залізницях України, а також високим ступенем зношеності основних фондів (близько 90 %), невідповідністю між придбанням та вибуттям рухомого складу тощо. Такий стан справ в залізничній галузі обумовлює необхідність чіткого визначення пріоритетних напрямів її розвитку на найближчу перспективу задля ефективного функціонування та послідовного розвитку.

Постійне перебування в процесі перетворень, спрямованих на підвищення ефективності діяльності залізничного транспорту, характеризується зростаючою актуальністю та складністю цих питань, оскільки паралельно із згаданими змінами, вимагає забезпечення безперебійного залізничного сполучення, а також безперешкодно доставку вантажів та пасажирів тощо.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Важливе значення для дослідження цих питань мають наукові праці Макаренка М.В., Сича Є.М., Ейтутіса Г.Д., Диканя В.Л., Дейнеки О.Г., Позднякової Л.О., Никифорок О.І., Карпова В.М. та ін. В роботах згаданих авторів розкрито різні аспекти перспектив розвитку залізничного транспорту, але в основному з позицій проведення реформи галузі. Проте сучасні умови розвитку галузі пов'язані не лише із процесом структурного реформування, а й необхідністю імплементації директив та регламентів ЄС щодо залізничного транспорту, в рамках Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, а тому визначають особливий інтерес до перспектив розвитку залізничного транспорту в даному ракурсі.

**Метою статті** є визначення пріоритетних напрямів розвитку залізничного транспорту у перспективі з урахуванням нових умов його функціонування.

**Викладення основного матеріалу.** До пріоритетних напрямів розвитку залізничного транспорту України на найближчу перспективу, враховуючи теперішню політику Міністерства інфраструктури України в галузі залізничного транспорту, можна віднести такі: лібералізація, модернізація та інтеграція (рис. 1).



**Рис. 1. Схема пріоритетних напрямів розвитку залізничного транспорту України в перспективному періоді**

*Джерело: складено автором.*

Одночасне перебування залізничної галузі в процесі реформування та в процесі приведення її діяльності у відповідність до вимог директив та регламентів ЄС є не що інше як шляхи, за допомогою яких відбуватиметься реалізація визначених пріоритетних напрямів розвитку, тому всі ці процеси повинні бути структурованими та узгодженими між собою, особливо беручи до уваги нестабільну політико-економічну ситуацію в Україні, що додатково ускладнює діяльність залізничного транспорту при адаптації до роботи в нових умовах.

**Лібералізація.** На даний час модель функціонування залізничного транспорту України поки що далека від ринкової і лібералізація ринку залізничних перевезень (в першу чергу вантажних) перебуває на початковому етапі, тому формування сучасних ринкових відносин на залізничному транспорті України є одним із стратегі-

чних завдань розвитку галузі протягом наступних шести років. Це доволі короткий період, оскільки процеси лібералізації в ЄС тривали понад 20 років за набагато кращих умов і досі не призвели до отримання кінцевого результату [1]. Ще на початку 2001 року Європарламент ратифікував так званий інфраструктурний пакет, який складався з трьох пакетів директив щодо залізничного транспорту, згідно з якими засновувалось два незалежні органи – регуляторний та інфраструктурний, з метою забезпечення гарантованого та недискримінаційного доступу до пропускної здатності мережі залізниць, маючи на меті створення і заохочення конкуренції між компаніями-операторами. Розвиток ринкових відносин та децентралізація на залізницях світу – це загальна ідеологія реформ, проте форми і методи їх проведення дуже різноманітні.

Реформування залізничного транспорту України, що здійснюється відповідно до Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 рр., затвердженої постановою КМУ від 16.12.2009 № 1390 [2], залишається головним завданням на сьогодні й на середньострокову перспективу, виступає важливим кроком на шляху забезпечення інституційних перетворень в галузі задля подальшого її розвитку. Основною метою реформування залізничного транспорту є розвиток конкуренції на ринку залізничних перевезень та підвищення ефективності діяльності галузі.

Розвиток конкурентного середовища та запровадження ринкової моделі функціонування залізничного транспорту можливо здійснити шляхом поступової зміни державного регулювання на ринкові відносини між суб'єктами господарювання, які здійснюватимуть конкурентні види діяльності. Для цього необхідно створити ефективний механізм внутрішньогалузевої конкуренції на основі політики лібералізації доступу до потенційно конкурентних секторів, йдучи шляхом європейських реформ і реалізуючи їх принцип розділення інфраструктури й перевезень, що покладений в основу реформування залізниць України, враховуючи при цьому всі ризики, які несе в собі лібералізація (вибір маршрутів, структура тарифів, державна допомога, інвестиції тощо).

Розділення традиційної організаційної структури залізничного транспорту України на два сектори: управління інфраструктурою та управління перевізним процесом, яке вперше в ЄС було визначено в директиві 91/440/E40 [3] й стало важливим кроком вперед, змушує залізницю запроваджувати нові правила й принципи управління задля організації цих специфічних сфер діяльності, визначення відповідних вимог до власного майна, власних розрахунків, тобто власних фінансових показників.

Завершення процесу корпоратизації «Укрзалізниці» та початок роботи з 1 грудня 2015 року ПАТ «Українська залізниця», державна реєстрація якого відбулася не в тримісячний термін (згідно закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» [4]), а через три роки – 21 жовтня 2015 року [5], стало базовим кроком для проведення реформи галузі. Першочерговим результатом реформування повинна стати зміна не лише організаційної, а й фінансової моделі ринку залізничних перевезень [6], що є обов'язковою передумовою забезпечення рівноправного доступу до залізничної інфраструктури.

Відкритий доступ до інфраструктури залізниць України повинен забезпечити можливість діяльності нових підприємств, які пропонуватимуть нові і більш якісні послуги. Конкуренція сприятиме покращенню роботи галузі. Держава здійснюватиме моніторинг ефективності роботи усіх перевізників та сприятиме конкуренції

між ними. Тому в процесі реформування залізничного транспорту України повинна бути надана можливість приватним транспортним підприємствам вийти на ринок перевезень (надати необхідні ліцензії, доступ до залізничних колій та мереж тощо). Умови оплати за використання інфраструктури мають бути однаковими для всіх перевізників, включаючи й ПАТ «Українська залізниця», тобто залізнична інфраструктура має стати відкритою як для державних компаній, так і для приватних. В різних країнах було вибрано різні підходи до реформування залізниць, але в усіх цих країнах прагнули забезпечити недискримінаційний доступ до транспортної інфраструктури для всіх перевізників, а для українських залізниць це ще означатиме виконання вимог директив ЄС.

В 2016 р. передбачається продовження структурної реформи та виділення із регіональних залізниць всіх видів бізнесу, крім інфраструктури, а також розділення фінансових рахунків, кураторів інфраструктури і перевізної діяльності [7].

Шість директив ЄС та два регламенти ЄС, імплементація яких має забезпечити рівноправний доступ до інфраструктури та розвиток конкуренції, покладені в проект Закону «Про залізничний транспорт» [8]<sup>2</sup>, який покликаний лібералізувати ринок залізничних перевезень, кардинально змінити принципи тарифоутворення, ввести поняття соціальних перевезень тощо.

Одним із надзвичайно важливих завдань під час реформування залізничної галузі має бути проведення системи модернізаційних перетворень основних засобів галузі, зменшення бар'єрів, що обмежують рух вантажів територією України та покращення доступу громадян і підприємств до залізничних послуг.

Модернізація. Упродовж останніх років спостерігається повільна, проте стала динаміка зменшення частки залізничного транспорту (2007 – 26 %, 2014 – 23,8 %) в транспортному комплексі країни. Це обумовлено як суто технічними чинниками (проблеми оновлення основних фондів, дефіцит рухомого та тягового складу; недосконалість й непрогнозована тарифна політика Укрзалізниці; низька якість послуг, що надаються Укрзалізницею), так і недосконалістю державної політики (ускладнена й неефективна система управління залізничним транспортом; обмеження доступу приватних компаній до здійснення залізничних перевезень тощо).

Перспективними напрямками модернізації залізничного транспорту України є: 1) організаційна та 2) техніко-технологічна модернізація з метою динамічного розвитку та нарощування обсягів перевезень вантажів і пасажирів відповідно до потреб соціально-економічного розвитку країни.

Організаційна модернізація залізничного транспорту України пов'язана із (директива 91/440/ЄС від 29.07.91 р. [3]) 1) зміною системи управління, що дозволить забезпечити розмежування функцій державного та господарського управління галуззю, стане передумовою структурних перетворень з метою утворення вертикально інтегрованої системи управління всередині ПАТ «Українська залізниця»; 2) створенням незалежного регулятора – Національної комісії, що здійснюватиме державне регулювання у сфері транспорту; 3) створенням, відповідно до директив ЄС, Агентства залізничного транспорту з доступу до інфраструктури; 4) зміною фінансової моделі та зміною системи встановлення тарифів на залізничному транспорті, що забезпечуватиме незалежний статус залізничних підприємств у сфері

---

<sup>2</sup> 2 жовтня 2015 року Мінінфраструктури відправило проект Закону «Про залізничний транспорт» на розгляд Кабінету Міністрів України, а через два місяці Кабмін схваливши законопроект «Про залізничний транспорт», спрямував на розгляд до комітетів парламенту (zareєстрований на парламентському сайті 14 грудня 2015 р. під №3650, а відкликаний 14 квітня 2016 р. [9]).

управління, адміністрування і внутрішнього контролю за адміністративними, економічними і фінансовими питаннями з правом мати майно, бюджет і рахунки, відокремлені від майна, бюджету і рахунків держави; 5) створенням системи екологічної безпеки, що включатиме управління безпекою перевезень та охороною навколишнього середовища.

Техніко-технологічна модернізація залізничного транспорту України передбачає модернізацію залізничної інфраструктури (електрифікація залізничної мережі; усунення «вузьких» місць в інфраструктурі залізничного транспорту; модернізація інфраструктури транзитних перевезень; впровадження швидкісного руху) та модернізацію рухомого складу залізничного транспорту (оновлення локомотивного парку залізничних доріг; оновлення пасажирського рухомого складу; оновлення вантажного рухомого складу).

У період 1992-2015 років капіталовкладення в оновлення основних засобів відбувались виключно за рахунок власних коштів залізниць, тоді як темпи зростання цін на споживану продукцію перевищували зростання тарифів на перевезення, що не дозволяло забезпечити навіть нормальне відтворення основних засобів, особливо їх активної частини – рухомого складу за рахунок власних коштів залізниць в потрібних обсягах, тому на сьогодні технічний ресурс залізниць практично вичерпано.

Інтеграція. Підписавши Угоду про асоціацію, Україна вступила в новий етап адаптації національного законодавства в галузі залізничного транспорту до законодавства ЄС, маючи на меті поглиблення інтеграції української залізничної галузі до ринку залізничних перевезень ЄС, що сприятиме розвитку експорту та ефективнішому використанню транзитного потенціалу, підвищенню конкурентоспроможності вітчизняного транспорту на міжнародному транспортному ринку.

Із загального обсягу експорту вантажів за видами транспорту, залізничний експорт в 2014 р. склав 82176,17 тис. т [10], що становить близько 47 % в загальній структурі експорту вантажів. Протягом січня 2016 р. експорт впав на 2,2 млн т або 23 % до відповідних показників за аналогічний період 2015 року. В першу чергу, впав експорт будматеріалів (90%) та зерна (33%) [11]. Причинами падіння експорту є несприятлива кон'юнктура на світових сировинних ринках, обмеження в портах через погодні умови, заборона на експорт щебеню в РФ тощо.

Чергове падіння транзитного вантажопотоку залізничного транспорту, який складає основу транзитного потенціалу України (за винятком трубопровідного), оскільки ним перевозиться 75-80 % усіх транзитних вантажів України, в січні 2016 р. стало продовженням тенденцій останніх років. За п'ять років Україна втратила близько 23 млн т транзитних вантажів з Росії, щорічно втрачаючи близько 17 % вантажопотоку [12]. Порівнюючи піковий 2007 р. з 2014 р., залізничним транспортом втрачено майже 30 % (29,4 %) щорічного обсягу вантажних транзитних перевезень.

Основною причиною початку падіння залізничного транзиту в Україні була глобальна фінансово-економічна криза. Сьогодні ситуація дещо змінилася й до основних причин зниження транзиту залізничним транспортом можна віднести такі: – відсутність послідовної державної політики на підтримку транзиту; – реалізація політики розвитку транзиту сусідніми державами та, як наслідок, переключення вантажопотоків з України на свою територію; – політичний курс РФ щодо максимального обмеження транзиту, частка якого в структурі транзиту «Укрзалізниця» ще в 2014 р. домінувала (більше 70 %), на користь власних потужностей; – втрата значної частки транзитних потоків (із Євросоюзу в країни Митного союзу, транзит

Казахстану), а також обмеження пропозицій інших транзитерів у зв'язку з нестабільністю соціально-політичної ситуації в Україні та тимчасовим блокуванням переходів у Східному напрямку; – зниження так званого «сухопутного транзиту» (по лінії Схід–Захід), номенклатура якого була досить різноманітною і високотарифною; – неузгодженість тарифної політики залізничного транспорту та морських портів і як наслідок зниження на 25 % (до 27 млн т) транзитних перевезень «Укрзалізниці» в порти; – техніко-технологічне відставання інфраструктури та рухомого складу українських залізниць; – перехід частини транзиту залізничного транспорту на автомобільний, близько 20 %, не дивлячись на незадовільний стан доріг в Україні; – втрата частини доріг Придніпровської та Донецької залізниць тощо.

Однією з проблем інтеграції транспортної системи України до ЄС є експлуатаційна несумісність залізниць України (1520 мм) і країн Європи (1435 мм), що призводить при здійсненні перевезень до необхідності перевантаження товарів на прикордонних пунктах. Впровадження автоматичної системи переходу залізничного рухомого складу з однієї ширини колії на іншу (система автоматизованої зміни колісних пар) сприятиме інтеграції залізниць України до європейської залізничної інфраструктури, зменшить час пасажирів у дорозі, збільшить конкурентоспроможність залізничного транспорту.

Перспективним для України є співробітництво у розвитку транс'європейських транспортних мереж (TEN-T) (між українською та європейською стороною, в рамках транспортної панелі ініціативи «Східне партнерство», узгоджено пропозиції України до карт поєднання залізничних транспортних мереж) для залучення додаткових обсягів транзитних вантажопотоків через територію України.

**Висновки і пропозиції.** Лібералізація залізничного ринку розглядається як основа змін в процесі проведення реформування галузі та вимагає забезпечення відкритості та рівноправного доступу всіх суб'єктів господарювання до залізничної інфраструктури, залишаючи державне регулювання ринку лише для тих елементів, які необхідні для забезпечення належного рівня безпеки, тому потрібно:

- розробити та затвердити постанову КМУ «Про затвердження Правил рівноправного доступу до інфраструктури залізничного транспорту загального користування», що дозволить суб'єктам господарювання забезпечити рівноправний доступ до залізничних колій для здійснення діяльності із перевезень вантажів і пасажирів на конкурентних засадах;

- прийняти нову редакцію Закону України «Про залізничний транспорт», після його доопрацювання з врахуванням вимог директив та регламентів ЄС щодо залізничного транспорту та зауважень представників бізнесу щодо тарифної політики, механізмів інвестування в об'єкти інфраструктури тощо для відпрацювання спірних питань, що створить передумови для лібералізації ринку залізничних перевезень та залучення інвестицій, впровадить поняття замовлень на соціальні перевезення і введе в дію нові принципи формування тарифів;

- прийняти Закон України «Про державне регулювання у сфері транспорту», що, відповідно до розробленого законопроекту, передбачає створення державного незалежного органу Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту та передбачити створення Агентства з доступу до інфраструктури, згідно вимог директив ЄС.

Реформування залізничного транспорту України потребує перегляду Державної цільової програми на 2010-2019 рр. з метою коригування термінів та змісту реформування відповідно до вимог директив ЄС та урахування початкових умов прове-



дення реформи, узгодження послідовності заходів, що будуть вживатися для поступового вирішення накопичених проблем в галузі із збереженням суті реформ, спрямованих на підвищення ефективності розвитку та конкурентоспроможності залізничного транспорту України, його модернізацію та інтеграцію в європейську та світову транспортні залізничні системи.

Імплементация угоди про Асоціацію між Україною та ЄС – складний процес, пов'язаний з постійною зміною законодавчої бази України в процесі наближення її законодавства до законодавства ЄС. Це особливо важливо для залізничного транспорту, який є основою транспортної системи України та перебуває на початковій стадії реформування. Імплементация положень директив та регламентів у законодавство України передбачає проведення комплексу нормативно-правових заходів щодо узгодження нормативно-правової бази реформування залізничного транспорту з основними положеннями відповідних директив ЄС, визначених в Угоді про асоціацію України та ЄС, з метою наближення їх до законодавства ЄС в рамках імплементации даної Угоди Україною, що забезпечують як розвиток, так й інтеграційні процеси залізниць із європейськими.

Подальші наукові дослідження пов'язані з більш детальним розглядом модернізації як одного з пріоритетних напрямів розвитку залізничного транспорту в перспективному періоді.

### ЛІТЕРАТУРА

1. Програма модернізації України: бачення та рекомендації провідних європейських експертів. Віхи заради завтрашнього дня // Агентство модернізації України, Europe part. 2015. – С. 90–93. [Електронний ресурс]. – Доступний з: // [http://www.google.com.ua/url?url=http://modernization.fru.org.ua/images/documents/Europe\\_part.pdf&rct=j&q=&esrc=s&sa=U&ved=0ahUKewiq9Zyal8DLAHCWC IpoKHZGhCbsQFggTMAA&sig2=YVvwUgO9G6GWcbbmjcCYow&usg=AFQjCNFUJMp0n\\_iGt\\_hsRmfg3dnmk\\_I26Q](http://www.google.com.ua/url?url=http://modernization.fru.org.ua/images/documents/Europe_part.pdf&rct=j&q=&esrc=s&sa=U&ved=0ahUKewiq9Zyal8DLAHCWC IpoKHZGhCbsQFggTMAA&sig2=YVvwUgO9G6GWcbbmjcCYow&usg=AFQjCNFUJMp0n_iGt_hsRmfg3dnmk_I26Q).
2. Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки [Електронний ресурс]. – Доступний з: // <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-п>.
3. Директива Ради від 29 липня 1991 року Про розвиток залізничних доріг Співтовариства (91/440/ЄЕС) [Електронний ресурс]. – Доступний з: // <http://www.transport-ukraine.eu/docs/27>.
4. Закон України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2012. – № 49. – С. 553.
5. Состоялась регистрация ПАО «Украинская железная дорога» [Електронний ресурс]. – Режим доступа: // [http://cfts.org.ua/news/sostoyalas\\_registratsiya\\_pao\\_ukrainskaya\\_zheleznaya\\_doroga\\_30111](http://cfts.org.ua/news/sostoyalas_registratsiya_pao_ukrainskaya_zheleznaya_doroga_30111).
6. Реформи залізничного транспорту [Електронний ресурс]. – Доступний з: // <http://new.mtu.gov.ua/content/reformi-zaliznichnogo-transportu.html>.
7. Транспорт. 2016. – № 2/2 (897). – С. 48.
8. Мінінфраструктури подало на розгляд уряду законопроекти, що закладають основу реформи залізничної галузі [Електронний ресурс]. – Доступний з: // <http://www.magistral-uz.com.ua/news/mininfrastrukturi-podalo-na-rozgljad-urjadu-zakonoproekti-wo-zakladajut-osnovu-reformi-zaliznichnoi-galuzi.html>.
9. Проект Закону «Про залізничний транспорт України» [Електронний ресурс]. – Доступний з: // [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=57427](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=57427).
10. Экспорт, импорт і транзит вантажів в Україні за 2014 рік: Статистичний бюлетень // Державна служба статистики України. – Київ – 2015. – 57 с.
11. Объем ж/д перевозок: упершись в дно, услышали стук снизу [Електронний ресурс]. – Режим доступа: // [http://cfts.org.ua/blogs/obyem\\_zh\\_d\\_perevozok\\_upershis\\_v\\_dno\\_uslyshal\\_stuk\\_snizu\\_99](http://cfts.org.ua/blogs/obyem_zh_d_perevozok_upershis_v_dno_uslyshal_stuk_snizu_99).
12. Альтернатива России: на какие новые транзитные грузы может рассчитывать Украина [Електронний ресурс]. – Режим доступа: // [http://cfts.org.ua/articles/alternativa\\_rossii\\_na\\_kakie\\_novye\\_tranzitnye\\_gruzy\\_mozhet\\_rasschityvat\\_ukraina\\_984](http://cfts.org.ua/articles/alternativa_rossii_na_kakie_novye_tranzitnye_gruzy_mozhet_rasschityvat_ukraina_984).

### REFERENCES

1. *Prohrama modernizatsii Ukrainy: bachennia ta rekomendatsii providnykh yevropeys'kykh ekspertiv. Vikhy zarady zavtrash'oho dnia* [The modernization program of Ukraine: Problems and recommendations from leading European experts. Milestones for tomorrow] // *Ahenstvo modernizatsii Ukrainy, Europe part*. 2015. – S. 90–93. [Elektronnyi resurs]. – Dostupnyi z: // [http://www.google.com.ua/?url=http://modernization.fru.org.ua/images/documents/Europe\\_part.pdf&rct=j&q=&esrc=s&sa=U&ved=0ahUKEwiq9Zyal8DLAhWCIPoKHZGhCbsQFggTMAA&sig2=YVvwUgO9G6GWcbbmjCYow&usg=AFQjCNFUJMpOn\\_iGt\\_hsRmfg3dnmk\\_I26Q](http://www.google.com.ua/?url=http://modernization.fru.org.ua/images/documents/Europe_part.pdf&rct=j&q=&esrc=s&sa=U&ved=0ahUKEwiq9Zyal8DLAhWCIPoKHZGhCbsQFggTMAA&sig2=YVvwUgO9G6GWcbbmjCYow&usg=AFQjCNFUJMpOn_iGt_hsRmfg3dnmk_I26Q).
2. *Derzhavna tsil'ova prohrama reformuvannia zaliznychnoho transportu na 2010–2019 roky* [State target program of reforming the railway transport in the years 2010–2019] [Elektronnyi resurs]. – Dostupnyi z: // <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-п>.
3. *Dyrektyva Rady vid 29 lypnia 1991 roku Pro rozvytok zaliznychnykh dorih Spivtovarystva (91/440/EEU)* [Council Directive of 29 July 1991 on the development of the Community railways (91/440 / EEU)] [Elektronnyi resurs]. – Dostupnyi z: // <http://www.transport-ukraine.eu/docs/27>.
4. *Zakon Ukrainy «Pro osoblyvosti utvorennia publichnoho aktsionernoho tovarystva zaliznychnoho transportu zahal'noho korystuvannia»* [The Law of Ukraine «On peculiarities of the formation of a public company public railway transport»] // *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy (VVR)*, 2012. – № 49. – S. 553.
5. *Sostoyalas' registraciya PAO «Ukrainskaya zheleznaya doroga»* [There was a registration of public joint stock company «Ukrainian railways»] [EHlektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: // [http://cfts.org.ua/news/sostoyalas\\_registratsiya\\_pao\\_ukrainskaya\\_zheleznaya\\_doroga\\_30111](http://cfts.org.ua/news/sostoyalas_registratsiya_pao_ukrainskaya_zheleznaya_doroga_30111).
6. *Reformy zaliznychnoho transportu* [Reform of Railway Transport] [Elektronnyi resurs]. – Dostupnyi z: // <http://new.mtu.gov.ua/content/reformi-zaliznichnogo-transportu.html>.
7. *Transport* [Transport]. 2016. – № 2/2 (897). – S. 48.
8. *Mininfrastruktury podalo na rozhljad uriadu zakonoproekty, shcho zakladaiut' osnovu reformy zaliznychnoi haluzi* [Ministry of Infrastructure submitted to the government bill, which is the basis of reform the railway sector] [Elektronnyi resurs]. – Dostupnyi z: // <http://www.magistral-uz.com.ua/news/mininfrastrukturi-podalo-na-rozgljad-urjadu-zakonoproekti-wo-zakladajut-osnovu-reformi-zaliznichnoi-galuzi.html>.
9. *Proekt Zakonu «Pro zaliznychnyi transport Ukrainy»* [Draft Law on Railway Transport of Ukraine] [Elektronnyi resurs]. – Dostupnyi z: // [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=57427](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=57427).
10. *Eksport, import i tranzyt vantazhiv v Ukraini za 2014 rik: Statystychni biuleten'* [Export, import and transit of goods in Ukraine 2014] // *Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy*. – Kyiv – 2015. – 57 s.
11. *Ob'em zh/d perevozok: upershis' v dno, uslyshali stuk snizu* [The volume of rail traffic: leaning to the floor, heard the knock on the bottom] [EHlektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: // [http://cfts.org.ua/blogs/obyem\\_zh\\_d\\_perevozok\\_upershis\\_v\\_dno\\_uslyshal\\_stuk\\_snizu\\_99](http://cfts.org.ua/blogs/obyem_zh_d_perevozok_upershis_v_dno_uslyshal_stuk_snizu_99).
12. *Al'ternativa Rossii: na kakie novye tranzitnye gruzy mozhет rasschityvat' Ukraina* [Alternative Russia: what new goods may count Ukraine in transit] [EHlektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: // [http://cfts.org.ua/articles/alternativa\\_rossii\\_na\\_kakie\\_novye\\_tranzitnye\\_gruzy\\_mozhet\\_rasschityvat\\_ukraina\\_984](http://cfts.org.ua/articles/alternativa_rossii_na_kakie_novye_tranzitnye_gruzy_mozhet_rasschityvat_ukraina_984).