УДК 338.24.021.8-049.5

І. І. Рекун,
к. е. н., доцент кафедри фінансів та економічної безпеки,
Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту ім. В. Лазаряна

СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

I. Rekun,
Ph.D. in Economics, associate professor of the Department of finance and economic security,
Dnipropetrovsk national university of railway transport named after academician V. Lazaryan

STRATEGIC DIRECTIONS OF DEVELOPMENT THE RAILWAY SECTOR UKRAINE

У статті розглянуто існуючий стан залізничної галузі України та обгрунтовано вибір пріоритетних напрямів в стратегічному розвитку залізничної галузі України. Мета дослідження полягає у визначені засад організації, методологічних підходів і механізмів побудови стратегічних напрямів розвитку залізничної галузі в Україні. Автором визначено особливості формування стратегічних напрямів розвитку залізничної галузі України, яка на цей час перебуває у стані реформування. Здійснено порівняльний аналіз директивних і нормативних документів у сфері залізничного транспорту. Досліджено теоретико-методологічні підходи до визначення стратегічних напрямів розвитку економічних систем. Розроблено альтернативну концепцію інституціонального і фінансового реформування залізничної галузі України як комплексу, що передбачає створення дворівневого (державного і приватного) конкурентного ринку вантажних і пасажирських перевезень. Аргументовано положення про розробку комплексної характеристики залізничної галузі України як суб'єкта ринкових і фінансових відносин.

The existing conditions of the railway industry in Ukraine are discussed in the article. The choice of the strategic priorities of the development of the railway sector in Ukraine is justified. The purpose of the study is to determine the fundamentals of organizing, methodological approaches and mechanisms of building strategic directions of development of the railway sector in Ukraine. The formation peculiarities of the strategic directions of the railway industry development in Ukraine, which at this time is in the state of reforming, are determined by the author. The comparative analysis of legislative and regulatory documents in the sector of railway transport is implemented. Theoretical and methodological approaches of determining the strategic directions of economic systems are studied. An alternative concept of institutional and financial reforming of the railway sector in Ukraine as the complex, which requires creating a two-level (public and private) freight and passenger traffic competitive market, is developed. The regulation of the railway sector complex characteristic development as the entity of market and financial relations is substantiated.

Ключові слова: реформування, конкуренція, європейські стандарти.
Key words: reforming, competition, European standards.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Розвиток залізничного транспорту завжди впливав і продовжує впливати на соціально-економічний стан суспільства, його політичну сферу життєдіяльності, соціальну структуру, на можливості до подальшого цивілізаційного розвитку. Дана проблема є надважливою для державної політики, що інтегрує концептуальні розробки теоретиків і практиків. У цій якості проблема розвитку залізничного транспорту входить у предметне поле сучасної економічної науки у якості одного із основних напрямів перетворень економіки та суспільного життя в Україні. Окрім того, на сучасному етапі вона є складовою подальшого реформування державної власності з метою її більш органічного включення в систему ринкових відносин. Успішне вирішення цієї проблеми залежить не тільки від реалізації програм приватизації, а й від використання інших механізмів і форм, що не припускають передачу приватним компаніям прав власності в повному обсязі.

Тому в умовах проектування та реалізації структурних реформ та розвитку конкуренції на залізничному транспорті України актуалізується наукове обгрунтування стратегічних напрямів розвитку залізничної галузі, інструментів конкурентоспроможності залізниці.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Питанням, що пов'язанні з реформуванням залізничної галузі України присвячені праці українських учених Бакаєва Л.О., Гаєвської Л.М., Кулаєва Ю.Ф., Макаренка М.В., Мукмінової Т.О., Новікової А.Н., Цвєтова Ю.М., Ревенка В.Л., Сича Є.М., Ейтутіса Г.Д. Значний внесок у розвиток економіки залізничного транспорту здійснили також російські вчені Абрамов А.П., Бєлов І.В., Винниченко Н.Г., Галбурда В.Г., Дмитрієв В.А., Іловайський Н.Д., Канторович Л.В., Крейнер А.В., Лапідус Б.М., Мазо Л.А., Резер М.М., Терьошина Н.П., Толкачова М.М., Царьов Р.М., Шафіркін Б.І. та ін.

З точки зору теоретичного розгляду моделей залізничної реформи вагомий вклад здійснено у працях зарубіжних авторів. Серед них такі, як Ж. Матьє, К. Неш, М. Савіньї, Л. Томпсон. Моделі реформ залізниць детально досліджувалися Ф. Батіссом, Дж. Далтоном, П. Телльером, У. Шефердом, Дж. Шортом, Ф. Уілнером, У. Уотерсом.

Застосовуючи аналітичні методи до визначення основних принципів та напрямків розвитку такої економічної системи, як залізнична галузь, дослідити її сучасний стан та обгрунтувати вибір пріоритетних напрямів стратегічного розвитку залізничної галузі України.

ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ

Метою роботи є дослідження підходів та напрямів стратегічного розвитку залізничної галузі України як одного з головних завдань реформування галузі, оцінці сучасного стану та потенціалу транспортної галузі.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

В умовах нових реалій сучасної світової економіки і, в першу чергу, глобалізації економіки — жодна галузь економіки країни, жоден вид бізнесу, включаючи і транспорт, не можуть успішно розвиватися без визначення стратегічних пріоритетів, політики постановки цілей і вибору засобів їх досягнення.

Україна як цілісна соціально-економічна система має потенційні можливості, достатні для активного входження в глобальну систему світового господарства:

— високий рівень кваліфікації кадрів, нарівні із низькою заробітною платою;

— наявність технологічно передових секторів, промисловості здатних до швидкого освоєння нових видів продукції;

— значний сировинний потенціал;

— наявність виробничої бази;

— вигідне географічне положення, розвинена мережа залізниць, водних і повітряних трас, трубопроводів, енергопостачання.

Останніми роками пріоритетні напрямки розвитку залізничної галузі України були занотовані в таких документах:

— Розпорядження Кабінету міністрів України "Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року";

— Про схвалення Концепції забезпечення національної безпеки у фінансовій сфері: розпорядження Кабінету Міністрів України від 15.08.2012 р. № 569-р.

— Закон України Про внесення змін до Закону України "Про пріоритетні напрями розвитку науки і техніки".

У Розпорядженні Кабінету міністрів України "Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року" визначені причини основних негараздів транспортної галузі України. Зазначається, що незадовільний стан вітчизняної інноваційної та високотехнологічної складової транспортної галузі пояснюється недостатнім рівнем інвестування, низьким рівнем тарифів на соціально значимі пасажирські перевезення, що підлягають державному регулюванню; обмеженим фінансуванням з державного та місцевих бюджетів; відсутністю коштів на просте відтворення основних фондів внаслідок заниження їх вартості та недостатнього рівня амортизаційних відрахувань; відсутністю інвестицій на умовах концесій, державно-приватного партнерства; недосконалістю механізмів лізингу.

Нестача інвестицій призвела до стрімкого старіння рухомого складу та транспортної інфраструктури, що зумовлює невідповідність технічного і технологічного рівня вітчизняного транспорту європейським вимогам. Окрім того, відмічається про низький рівень сервісного обслуговування клієнтів, недостатньо використовується наявний транзитний потенціал і вигідне географічне положення країни. Спостерігається відставання в розвитку транспортної інфраструктури, транспортно-логістичних технологій, мультимодальних перевезень, рівня контейнеризації, що зумовлює високу частку транспортних витрат у собівартості продукції [1]. Окрім того, "Укрзалізниця" потерпає від несприятливих політико-економічних обставин, які торкнулися її досить болюче.

Важливою проблемою є те, що понад 25 років експлуатуються 58,9 % пасажирських залізничних вагонів [5]. Тому актуальна проблема удосконалення технічних засобів залізниці, яку, на сьогоднішній день, можна вирішити за рахунок поліпшення якості використання технічних засобів, які забезпечують більш високі параметри експлуатаційної роботи транспорту. В такому разі на початковому етапі їх застосування будуть підвищуватися якісні показники функціонування транспорту таких, як технічна швидкість, вага вантажних поїздів. Також завдяки першочерговому збільшенню кількості стаціонарних технічних засобів. У такому разі в процесі експлуатації технічних засобів з великою мірою зносу на мало завантажених лініях створюється можливість досягти більш швидкого збільшення кількісних показників роботи мережі. В майбутньому, в міру поліпшення економічних показників країни, необхідно забезпечити високу якість технічних об'єктів залізничного транспорту за рахунок посиленої заміни рухомого складу і засобів розвитку путей.

Нагальною проблемою є необхідність кардинального реформування залізничної галузі України. Але здійснюючи відповідні економічні реформи, важливо не тільки вчасно виявляючи загрози, але й знаходячи механізми їх нейтралізації. Для цього існують відповідні матеріально-технічні умови і можливості.

Залізнична галузь України з точки зору ефективності володіє певними перевагами перед іншими видами транспорту, оскільки за низкою напрямків своєї роботи вона має кращі фінансово-економічні, енергетичні та екологічні показники. Цей вид транспорту здатний круглий рік перевозити великі обсяги вантажів на далекі відстані і в екстремальних кліматичних умовах. Тому велика увага до вирішення проблем цієї галузі приділяється Урядом України. Так, наприклад, у Розпорядженні Кабінету міністрів України "Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року" зазначається, що оновлення рухомого складу, включаючи і залізничного рухомого складу, буде відбуватись за рахунок закупівель вітчизняної продукції і для цього мають бути створені державою організаційні, фінансові і економічні умови для модернізації вітчизняних виробництв, здатних забезпечити потреби транспортного сектору необхідною продукцією, що не поступається за своїми технічними характеристиками кращим світовим зразкам.

Залізничний транспорт України є провідною галуззю в дорожньо-транспортному комплексі країни, який забезпечує 82% вантажних і майже 50% пасажирських перевезень, здійснюваних всіма видами транспорту. Експлуатаційна мережа залізниць України складає майже 22 тис.км з яких 45% електрифіковано. На залізницях функціонують 1492 залізничних станцій, 55 локомотивних і 48 вагонних депо, 110 дистанцій колії, 69 дистанцій сигналізації і зв'язку, 44 дистанцій енергопостачання [4].

Як видно із таблиці 1, для України залізничний транспорт на тривалу перспективу залишиться основним перевізником вантажів та пасажирів. Але слід зазначити, що пасажирські перевезення в останні роки мають негативну динаміку майже за всіма видами транспорту, за винятком авіаційного. У 2013 р. загальний обсяг перевезень пасажирів порівняно з 2007 р. скоротився на 17 %, у т.ч. залізничним транспортом — на 4,5%, автомобільним — на 17,3 %, водним — на 30 %, міським електротранспортом — на 18,4%. Пояснюється це різними причинами, серед яких — скорочення попиту на транспортні послуги певних категорій населення внаслідок зменшення їхніх доходів, а також низька якість послуг, зростання тарифів на проїзд, недостатній рівень безпеки перевезень.

У законодавстві України установлені базові принципи управління залізничною галуззю. Українська залізниця займає: друге місце за вантажообігом (36%), перше місце за пасажиро-обігом. Загальна протяжність залізниць — 21,6 тис. км., електрифікованих колій — 9878 км (45 %).

Густота залізниць — 38 км 1 тис. км кв., Донбас — 52 км 1 тис. км. кв. За довжиною мережі залізниць Україна посідає третє місце в Європі (23 тис. кілометрів залізниць). Приблизно стільки ж (до 25 тис. км) становить протяжність залізниць підприємств (у т.ч., під'їзних шляхів і відгалужень). Залізничний транспорт України — четвертий у світі після Росії, США і Канади за обсягом вантажних перевезень. Українські залізниці вдвічі перевищують сумарний обсяг перевезень 12-ти разом узятих країн Європейського Співтовариства [6].

Стратегією науково-технічної політики України у залізничній галузі є вихід на світовий рівень за техніч-

ними параметрами та якістю послуг. Важливим напрямом співробітництва України з ЄС є впровадження європейських стандартів виробництва на промислових підприємствах України. Слід зазначити, що на Євразійському континенті за обсягами вантажних перевезень залізниці України займають четверте місце, поступаючись лише залізницям Китаю, Росії та Індії. Вантажонапруженість українських залізниць (річний обсяг перевезень на 1 км) в 3—5 разів перевищує відповідний показник розвинених європейських країн. Окрім того, територією України проходять 3 залізничних транспортні коридори — № 3, 5, 9. Через українські порти Ізмаїл і Рені здійснюється взаємодія з панєвропейським коридором № 7, який проходить річкою Дунай. Сьогодні довжина національної мережі залізничних транзитних коридорів в Україні складає 3162 км. Це головним чином двоколійні електрифіковані, обладнані автоблокуванням магістралі, що характеризуються високим рівнем використання технічних засобів. Окрім того, розвиваються перевезення по МТК ТРАСЕКА (Європа — Кавказ — Азія).

Укрзалізниця є одним із засновників Ради із залізничного транспорту держав-учасників Співдружності. В умовах глобалізації залізнична галузь України є ще й важливим геополітичним і геоекономічним ресурсом, особливо якщо враховувати вигідне географічне розташування України в Європі. Таке розташування сприяє розвитку географії бізнесу та міжнародних зв'язків. Слід відмітити, що залізниці Європи створюють необхідну транспортну інфраструктуру за фінансової підтримки громадян і компаній Європи через пасажирські перевезення та перевезення вантажні, здійснювані по всьому континенту. Тим не менше, велика частина європейської мережі вже працює на максимальній потужності, тоді як очікування клієнтів ростуть у плані зростання швидкості залізничних перевезень, їх доступності, комфорту, пунктуальності, надійності, гнучкості і відстеження (фрахту). Нові технології необхідні для задоволення цих вимог і подальшого підвищення ролі, яку залізні дороги відіграють у забезпеченні надійного, доступного, безпечного і екологічно чистого транспорту для довгих і коротких дистанцій. Європейська інтеграція є одним з основних пріоритетів української державної політики. Проте транспортна система країни все ще не відповідає стандартам і вимогам ЄС і відзначається суттєвим відставанням щодо інфраструктури, обладнання і норм. Україна задекларувала готовність здійснити все можливе для модернізації своєї транспортної системи шляхом підписання та ратифікації низки відповідних міжнародних конвенцій, а також участі в міжнародних організаціях, гармонізації внутрішніх норм і стандартів щодо роботи транспорту з вимогами європейських співтовариств. Зближення українського права з співтовариствами ЄС є не тільки інструментом поглиблення економічної кооперації з ЄС, але також важливим засобом підвищення подальшого розвитку України в цілому.

На відміну від ЄС, де частка вантажних перевезень залізничним транспортом складає 8%, в Україні залізницею перевозиться до 60% вантажів (без урахування трубопроводу). Основними факторами розвитку залізничного транспорту ЄС вважає питання управління інфраструктурою, 7 гарантування недискримінаційних умов доступу до залізничних мереж, лібералізації залізничних вантажних перевезень, ліцензування залізничних підприємств тощо [8].

Розвиток інфраструктури залізничного транспорту має бути спрямований на приведення існуючої мережі залізниці у відповідності до світових стандартів безпеки і швидкості руху нарівні з оптимізацією мережі засобами побудови нових дільниць, виходячи із потреб населення, економіки і промисловості України.

В Україні питанням, що пов'язані із комерційною діяльністю залізниці, приділено набагато менше уваги, оскільки залізничний транспорт знаходиться у державній власності і, питання про відкриття ринку залізничних вантажних перевезень та перевезень пасажирів на конкурентній основі в Україні поки що не віднесено до актуальних. У законодавстві України не передбачено окремого органу, який би виконував окремо функції із розподілення потужностей інфраструктури, як це потребує система ЄС. Що стосується технічних стандартів залізничної транспортної галузі в Україні, то вони зараз знаходяться в процесі модернізації відповідно до міжнародних стандартів. Оскільки Україна приєдналась до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) нещодавно, то практична реалізація приведення технічних стандартів до вимог вказаної Конвенції має тривати до 2015 року [2].

Таблиця 1. Динаміка обсягів перевезень вантажів і пасажирів в Україні

Показник	2012	2013	2014
Перевезено вантажів – всього (млн тонн)	657	644,9	632
залізничний	469	457	442
водний	10	8	6
автомобільний	178	179	184
авіаційний	0,1	0,1	0,1
Перевезено пасажирів – всього (млн пас.)	6980	6812	6620
залізничний	430	429	425
водний	8,0	6,6	7,3
автомобільний	3612	3449	3341
авіаційний	8	8	8
міський електричний	2922	2919	2838

У "нових індустріальних країнах" пріоритетні напрямки державного фінансування стосуються підтримки технологічно передових галузей економіки, які визначають науково-технічний вектор країни. Для підвищення ефективності міжнародного науково-технічного співробітництва слід спрямувати інвестиційні ресурси на:

— розвиток комп'ютерних мереж;
— нові ліки та засоби захисту рослин;
— створення автомобілю та літака нового покоління, кардинальну модернізацію залізничного транспорту;
— розвиток природоохоронних технологій;
— розробку нових функціональних біоматеріалів;
— розробку нових економних джерел енергії.

Для науково-технічного прориву України є такі передумови, як матеріальні, інтелектуальні та виробничі ресурси, проте існує брак фінансової підтримки цих проектів з боку іноземних інвесторів. Такий підхід підтверджується принципом вільного переливання ресурсів, який є однією із основних умов функціонування ринкової економіки, оскільки він забезпечує гнучкість механізму синергетичності систем, сприяє структурним змінам в економіці, здійсненню антикризових захисних заходів. Процес аллокації ресурсів (фінансових, інвестиційних, інтелектуальних, інноваційних, трудових) реалізується за допомогою відповідних інституцій. Саме з їх допомогою можна забезпечити найбільш ефективний і оптимальний розподіл ресурсів відповідно до реальних потреб економічної системи. Застосування зазначених інституційних правил і норм у формуванні та розвитку ринкового господарства створює сприятливий клімат для розвитку системи економічних відносин і забезпечення її ринкової спрямованості [7].

Головним елементом механізму ринкової системи є конкуренція, яка є певним середовищем, в яке занурена дана система і поза яким вона функціонувати не може. Саме конкуренція забезпечує єдність дії всіх елементів ринкового механізму, об'єднуючи в єдине ціле всі господарюючі суб'єкти, конкуруючі між собою, нав'язуючи їм одну і ту ж гру або зобов'язуючи їх грати за одними і тими ж, єдиним для всіх, правилам. На сьогоднішній день Україна займає 76 місце в Індексі глобальної конкурентоздатності WEF, по сусідству з Гватемалою. Індекс складений зі 113 детальних параметрів, об'єдна-

них в 12 контрольних показників, які й визначають національну. У 2010—2011 році вона посідала 89-е місце, а у 2008—2009 — 72-е, тобто спостерігається від'ємна тенденція, хоча є незначні покращення, які більшою мірою були пов'язані з переходом уряду до євроінтеграційної політики. Конфлікт у східній частині країни і в Криму не вплинув на результати рейтингу глобальної конкурентоспроможності держав, оскільки він був складений ще до загострення ситуації, і швидше за все наслідки будуть відчутні в майбутньому конкурентоздатність [3]. Розвиток конкурентного середовища на залізничному транспорті, яке стало можливим завдяки поділу функції реалізації програми структурного реформування, зумовлює необхідність введення нових підходів до побудови системи тарифоутворення, розширенню методів непрямого державного регулювання тарифів на основі антимонопольного законодавства. І всі ці заходи спрямовані на вирішення загальнодержавного завдання з формування ринкової економіки України в цілому.

Підвищення транспортної забезпеченості вимагає розвитку та будівництва нових ліній і транспортних вузлів, тоді як матеріально-технічної бази залізничної галузі характеризується високим ступенем зносу і вимагає активного оновлення. У зв'язку з тим, що залізнична інфраструктура часто виступає основою для розвитку інших галузей, а отже, створює значний мультиплікативний ефект, оцінка інвестиційної привабливості залізничних проектів має істотну специфіку. Як правило, такі проекти вимагають значних ресурсів і мають тривалі терміни реалізації, а прогноз майбутніх транспортних потоків і потенційного ефекту об'єктивно має високий ступінь невизначеності. Це стає перешкодою в обгрунтуванні вигідності проекту для інвесторів і знижує, таким чином, їх інвестиційну активність.

ВИСНОВКИ

Транспортна система України є найбільш важливою частиною виробничої інфраструктури, а її розвиток — одне із пріоритетних завдань держави. Дієвим способом підвищення ефективності та забезпечення кількісних і якісних характеристик функціонування державної власності служить розвиток партнерських відносин держави і приватного сектора: спільних підприємств, контрактної системи, угод про розподіл продукції. Ефективне управління інноваційними процесами на залізничному транспорті в сучасних умовах неможливо без оцінки зв'язків між різними факторами і результативними показниками, виявлення їх тенденцій та розробки економічних нормативів і прогнозів розвитку. Залізнична галузь, щорічно розвиваючись, продовжує ставити перед суспільством нові завдання, щоб відповідати очікуванням держави і економіки, а головне — очікуванням людей як кінцевих споживачів послуг залізниці. Так, наприклад, перед "Укрзалізницею" постало ключове питання про оновлення стратегії розвитку. "Укрзалізниця" має відбутися у якості господарського суб'єкту, отримати необхідний досвід функціонування на ринкових принципах, фактично заново інтегруватися в економіку України, її галузей.

Першочергову роль у процесі реалізації стратегії має відіграти наука, чиї інноваційні розробки дозволяють знизити витрати на оновлення інфраструктури і підвищити ефективність реалізації інвестицій, а також забезпечити безпеку і зручність користуванням транспортом для клієнтів. Окрім того, за сучасних часів неможливо недооцінити ступінь міжнародної кооперації. Саме вона, на наше переконання, здатна дати поштовх новому розвитку вітчизняній залізничній галузі. Логіка реформ, які були проведені в інших галузях економіки України, попередній досвід створення державних компаній на основі промислових підприємств (електроенергетиці, газової промисловості, в телекомунікаційному секторі) дають підстави вважати, що залізнична галузь України вступає у простір реальних серйозних змін, головні з яких мають відбутися в ментальності людей, що займаються залізничним бізнесом і тих, які працюють у цій галузі.

Реструктуризація залізничної сфери в Україні вимагає внесення докорінних змін в системі управління галуззю, в її виробничу та організаційно-управлінську структуру. Вибір стратегії ринкових перетворень на залізничному транспорті відбувається у гострих дискусіях і протистоянні точок зору керівництва "Укрзалізниці" як штабу галузі, з одного боку, і керівників економічного та фінансового блоків Уряду України — з іншого.

Література:

1. Головкова Л.С. Сукупний економічний потенціал корпорації: формування та розвиток: монографія / Л.С. Головкова. — Запоріжжя: КПУ, 2009. — 340 с.

2. Собкевич О.В. Модернізаційні пріоритети реформування транспортно-дорожнього комплексу в Україні: аналіт. доп. — К.: НІСД, 2013. — 32 с.

3. Немировська О. Функціонування корпоративного капіталу в економіці України / О. Немировська // Економіст. — 2014. — № 9 (335). — Київ, 2014. — С. 32—34.

4. Офіційний сайт Укрзалізниці [Электронный ресурс]. — Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/press_center/latest_news/archive/main_2011/242866/

5. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 року № 2174 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80

6. Тарангул Л.Л. Розміщення продуктивних сил: навч. посібник / Л.Л. Тарангул, І.О. Горленко, Г.І. Євтушенко. — К.: Академія державної податкової служби України, 2000. — 264 с.

7. Ткач А.А., Осташ Г. Ключевые институты экономики и новая экономическая история: монография / А.А. Ткач, Г. Осташ // Rzeszow. — 2014. — 212. с.

8. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.undp.org.ua/files/en_76033transport_system_reform_jun2010.pdf

References:

1. Golovkova, L. (2009), Sukupnyj ekonomichnyj potentsial korporatsii: formuvannia ta rozvytok [The combined economic potential of corporations: Formation and development], KPU, Zaporizhia, Ukraine.

2. Sobkevych, A. (2013), Modernizatsijni priorytety reformuvannia transportno-dorozhn'oho kompleksu v Ukraini [Modernization priorities for reforming the transport system in Ukraine], NISD, Kyiv, Ukraine.

3. Nemirovsky, A. (2014), "Operation of corporate capital in the economy of Ukraine", Ekonomist, vol. 9, pp. 32—34.

4. The official site of Ukrzaliznytsia (2011), "Ukrzaliznytsia plans technical re-equipment of fixed assets", available at: http://www.uz.gov.ua/press_center/latest_news/archive/main_2011/242866/ (Accessed 10 March 2016).

5. Cabinet of Ministers of Ukraine (2010), "On approval of the Transport Strategy of Ukraine till 2020", available at: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80 (Accessed 10 March 2016).

6. Tarangul, L. (2000), Rozmischennia produktyvnykh syl [Placement of the productive forces], Akademiia derzhavnoi podatkovoi sluzhby Ukrainy, Kyiv, Ukraine.

7. Tkach, A. and Ostash, G. (2014), Kljuchevye instituty jekonomiki i novaja jekonomicheskaja istorija [Key Institutes New Economy and Economic History], Rzeszow, Poland.

8. Syryjchyk, T. Furhal's'ki, A. Klimkevych, Kh. Kamola, M. Diachenko, T. Puhachov, M. and Filipenko, O. (2010), Transportna polityka Ukrainy ta ii nablyzhennia do norm Yevropejs'koho Soiuzu [Transport Policy of Ukraine and its approximation to EU legislation], Analitychno-doradchyj tsentr Blakytnoi strichky, Kyiv, Ukraine.

Стаття надійшла до редакції 30.03.2016 р.