

## РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

### REFORM OF RAILWAY TRANSPORT IN UKRAINE

У статті розглянуто сучасний стан ринку залізничного транспорту в Україні, визначено, які чинники вплинули на стан як рухомого складу, так і інфраструктури галузі. Розглянуто підходи вітчизняних та зарубіжних учених до реформування залізничного транспорту, визначено основні моделі, які могли би бути використані під час реформування ринку залізничних перевезень, досліджено ту модель, яку вибрала Україна. Досліджено, як проводилася реформа залізничного транспорту в інших країнах. Досліджено досвід європейських країн: Великобританії, Німеччини, Швейцарії та Польщі. Зроблено висновки про можливість запозичення найкращих світових підходів і практик для використання в Україні. Проаналізовано стан розпочатих реформ та їх відповідність зобов'язанням, які Україна взяла перед своїми зарубіжними партнерами. Наведено основні проблеми галузі, які мають бути вирішені в першу чергу, надано рекомендації щодо проведення реформ як на законодавчому, так і на інституційному рівні.

**Ключові слова:** залізничний транспорт, ринок залізничного транспорту, вантажні перевезення, пасажирські перевезення, реформування залізничного транспорту.

В статті розглянуто стан ринку залізничного транспорту в Україні,

определено, какие факторы повлияли на состояние как подвижного состава, так и инфраструктуры отрасли. Рассмотрены подходы отечественных и зарубежных ученых к реформированию железнодорожного транспорта, определены основные модели, которые могут быть использованы при реформировании рынка железнодорожных перевозок, исследована модель, которую для себя выбрала Украина. Исследовано, как проводилась реформа железнодорожного транспорта в других странах. Рассмотрен опыт европейских стран: Великобритании, Германии, Швейцарии и Польши. Сделаны выводы о возможности заимствования лучших мировых подходов и практик для использования в Украине. Сделан анализ состояния начатых реформ и соответствие проводимых реформ обязательствам, которые Украина дала перед своими зарубежными партнерами. Приведены основные проблемы отрасли, которые необходимо решить в первую очередь, даны рекомендации по проведению реформ как на законодательном, так и на институциональном уровне.

**Ключевые слова:** железнодорожный транспорт, рынок железнодорожного транспорта, грузовые перевозки, пассажирские перевозки, реформирование железнодорожного транспорта.

УДК 330:1

<https://doi.org/10.32843/infrastruct33-4>

**Масько А.М.**

аспірант кафедри економічної теорії та конкурентної політики  
Київський національний торговельно-економічний університет

*This article discusses the current state of the railway transport market in Ukraine, determines what factors influenced the state of rolling stock and infrastructure of the industry. The structure of management of the market of rail transportation in Ukraine is investigated, the interaction of structural units operating in the branch is analyzed, bottlenecks in this model of management are investigated. The approaches of domestic and foreign scientists concerning the reform of railway transport are considered, the main models that could be used in the reformation of the railroad market are determined, the model that Ukraine has chosen for itself has been studied. It was investigated how the railway transport reform was carried out in other countries. Experienced European countries: Great Britain, Germany, Switzerland and Poland. It was determined what steps have been taken by the European countries, the problems that the reform faced, which resulted in reforms for the railways of countries and their economies. Conclusions are drawn about the possibility of borrowing the best world approaches and practices for use in Ukraine. The state of the initiated reforms and the correspondence of the reforms carried out by the commitments made by Ukraine to its foreign partners have been analyzed. The main obstacles are identified in the way of reforms. Proceeding from the specifics of the Ukrainian economy and society, it is examined what problems the industry has already encountered during the reform and with which they have yet to come across. The author has prepared a proposal on what the first steps need to be taken in order for the Ukrainian railroad to turn from a huge, clumsy, underfunded monster into a profitable enterprise. A comparative analysis of investment in railway companies in other countries. The current technical condition of the infrastructure of the industry has been investigated: the wear of the trackway, the wear of diesel locomotives and electric locomotives, as well as the level of wear of railcars. In addition, a forecast was made on the state of the infrastructure up to 2021, the findings were described in the research test. The main problems of the branch that should be solved first, provide recommendations on the implementation of reforms both at the legislative and institutional levels.*

**Key words:** railway transport, railway transport market, cargo transportation, passenger transportation, railway transport reform.

**Постановка проблеми.** Залізничні перевезення займають провідну роль на ринку як пасажирських, так і вантажних перевезень в Україні: залізницею здійснюється 82% вантажних і 36% пасажирських перевезень, які здійснюються всіма видами транспорту [1]. Ринок залізничного транспорту має велике значення для економіки України, оскільки слугує тим чинником, який може забезпечувати зростання економіки країни, підвищувати обороноздатність країни, розвивати зовнішньоекономічні зв'язки [2].

Так історично склалося, що залізничні перевезення в Україні функціонують за неефективною моделлю управління, яка нам дісталася у спадок від Радянського Союзу, коли фінансування залізниць здійснювалося централізовано з бюджету.

Залізниця майже 30 років функціонувала за рахунок того, що використовувала технологічні потужності, які залишилися від СРСР, капіталовкладення в оновлення як інфраструктури, так і рухомого складу здійснювалося за рахунок власних коштів залізниць, яких не вистачало навіть на поточний ремонт.

Тому тема статті «Реформування залізничного транспорту України» актуальна і вкрай важлива для подальшого росту економіки України та поліпшення послуг залізничних перевезень.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблему реформування ринку залізничних перевезень досліджували провідні спеціалісти та вчені в галузі залізничного транспорту: В.П. Гудкова [3, с. 70–77], В.Л. Дикань, [4, с. 190], Е.А. Петренко

[5, с. 358], В.О. Овчиннікова [6, с. 129–135], О.А. Собкарь [7, с. 2–5] та ін. У своїх роботах дослідники доводять, що всі роки незалежності держава використовувала переважно методи, які впливали лише на технічне, антимонопольне та тарифне регулювання в галузі.

У своєму дослідженні президент Європейської асоціації залізничників доктор Ж.-П. Естіваль дослідив і описав три структурних моделі, згідно з якими має проходити реформування залізничного транспорту в країнах, які є кандидатами на вступ до Європейського Союзу:

– Модель розділення – інституційно розділяються оператори інфраструктури і компанії, що здійснюють залізничні перевезення.

– Інтеграційна модель – за даної моделі сфери діяльності (крім управління перевезеннями та управління інфраструктурою) управляються з різних центрів прийняття рішень та мають власні баланси, проти вони не є самостійними юридичними особами.

– Холдингова модель – коли всі підприємства галузі трансформуються в єдиний холдинг, суб'єкти діяльності холдингу є юридично незалежними та з окремими балансами, проте стратегія їхньої роботи визначається управлінням холдингу [8, с. 68–71].

Україна для себе вибрала інтеграційну модель управління залізничним транспортом, у нас цю модель також називають моделлю вертикальної інтеграції. Дана модель уже почала впроваджуватися. Так, на верхньому рівні вже є чітка картина, яку структуру матиме розподіл роботи по окремих департаментах, проте досі не до кінця є зрозумілою організаційна структура діяльності філій, дирекцій та інших структурних підрозділів.

**Постановка завдання.** Метою роботи є дослідження стану галузі залізничного транспорту в Україні, дослідження реформ, проведених у галузі, аналіз виконання зобов'язань, пов'язаних із реформуванням галузі, прийнятих Україною перед іноземними партнерами, дослідження проведених реформ ринку залізничних перевезень у зарубіжних країнах, розроблення та надання методичних рекомендацій щодо проведення реформ у галузі залізничного транспорту в Україні.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Галузь залізничних перевезень в Україні є природною монополією. Як природна монополія залізнична галузь склалася в колишньому СРСР унаслідок централізації і концентрації виробництва та управління в умовах тотального планування й переважання державної форми власності [9, с. 26–30]. Нині ситуація кардинально не змінилася. Залізнична галузь перебуває у державній власності та регулювання відбувається переважно згідно з моделлю вертикальної інтеграції, в окремих сегментах, зокрема у вантажних

залізничних перевезеннях, запроваджено змішану модель.

Вертикально інтегровану монополію передусім характеризує функціонування одного суб'єкта діяльності в як у природно монопольному, так і потенційно конкурентному видах діяльності. За даної моделі багато уваги приділяється прямому детальному ціновому регулюванню, яке спрямоване на захист прав споживачів від цін, які встановлює монопольний ринок.

При цьому тарифоутворення регулюється за методом граничних витрат [10, с. 620]. Державна влада виступає головним інститутотворчим джерелом та забезпечує формування регламентів, за якими підприємства функціонують у галузі, та зводить до мінімуму роль конкуренції. Регулювання якості відбувається здебільшого через правове регулювання – стандарти якості.

Законодавчо регламентовано, що інфраструктура залізничного транспорту є закріпленою за АТ «Укрзалізниця», із цього можемо зробити висновок, що саме АТ «Укрзалізниця» є суб'єктом природної монополії на ринку надання в користування залізничного транспорту.

Із початку незалежності України і до 2015 р. включно ціни на споживану продукцію росли набагато швидше, ніж тарифи на перевезення. Така ситуація призвела до того, що ми маємо катастрофічний стан як рухомого складу, так і занедбану інфраструктуру, на оновлення яких банально не вистачало коштів.

Свою чергою, кошти з державного бюджету, які мали б виділятися на будівництво і модернізацію магістральних ліній та придбання рухомого складу для пасажирських перевезень, згідно із Законом України «Про залізничний транспорт» (Постанова Верховної Ради України № 274/96-ВР від 04.07.96), не виділялися.

Аналогічна ситуація склалася і на регіональних рівнях: кошти з місцевих бюджетів на оновлення рухомого складу для приміських перевезень не виділялися, також залізниці не відшкодовували збитки від здійснення соціально необхідних перевезень.

Під час проведення реформ залізниці в першу чергу потрібно вирішити такі проблеми:

– підвищити пропускну спроможність окремих ділянок залізниць, деякі з них знаходяться у критичному стані;

– технічно переоснастити і модернізувати об'єкти інфраструктури;

– ремонт, модернізація та заміна рухомого складу залізниць: локомотивів, вантажних та пасажирських вагонів.

Уже зараз існує загроза незабезпечення промисловості України вантажними перевезеннями залізничним транспортом, між придбанням та списанням вантажних вагонів існує величезна невідповідність.

На ринку залізничних перевезень здійснювати перевезення коліями загального користування може тільки АТ «Укрзалізниця», що, своєю чергою, унеможлиблює конкуренцію, недофінансування галузі, зношеність інфраструктури, тоді як ринок автомобільних перевізників розвивається через високу конкуренцію в галузі, більшу інвестиційну привабливість, менший тиск із боку держави на кон'юнктуру ринку. Хоча вартість перевезення автомобільним транспортом залишається майже вдвічі вище за залізничний.

Розглянувши ринок надання в користування магістральних вантажних локомотивів, також можемо зробити висновок про монополію й на цьому суміжному ринку.

АТ «Укрзалізниця» володіє 96% із загальної кількості вантажних магістральних локомотивів, а це 2 525 одиниць, тоді як у власності окремих компаній знаходиться лише 157 одиниць рухомого складу, а це лише мізерні 6%.

При цьому доволі цікавим є факт, що за чинної нормативно-правової бази локомотиви, які знаходяться не у власності державного монополіста, не допускаються до перевезення коліями загального користування, а лише використовуються на окремих ділянках для локальних перевезень. Отже, можемо зробити висновок про повну монополію й на цьому суміжному ринку.

Під час дослідження Антимонопольного комітету України було виявлено, що близько 25% суб'єктів господарської діяльності готові зробити інвестиції в закупівлю локомотивів, але вони будуть готові зробити це лише в разі зміни чинного законодавства України та знищення монополії галузі.

Згідно з дослідженням АТ «Укрзалізниця» щодо поточного стану галузі та прогнозом щодо пер-

спектив розвитку галузі, бачимо, що як стан інфраструктури, так і прогноз є не дуже позитивними.

Зараз маємо ситуацію, коли кількість магістральних колій із простроченим капітальним ремонтом (з урахуванням реконструкції) становить 27% від загальної протяжності, рівень зносу контактної мережі – 52%, рівень зносу вантажних електровозів – 81%, рівень зносу колії – 49%.

Незважаючи на прогнозоване до 2021 р. деяке поліпшення відносного стану інфраструктури, воно є незначним і глобально не вирішує проблему галузі, тому потрібно проводити якісні жорсткі, часом не популярні реформи.

Також варто відзначити про низький рівень інвестицій в АТ «Укрзалізниця» порівняно з іншими операторами залізничних перевезень у зарубіжних країнах.

З рис. 3 можемо зробити висновок, що навіть між «Укрзалізницею» і російською РЖД є суттєва різниця. Різниця в капітальних інвестиціях у розвиток «Укрзалізниці» менша в три рази, уже навіть не беремо до уваги оператора КТЗ Казахстану.

Монополія в галузі, недостатнє фінансування галузі, економічно не обґрунтовані тарифи, які не дають змоги проводити оновлення рухомого складу, рано чи пізно мають підштовхнути державу на радикальні кроки – на зруйнування природної монополії в галузі і допуск на ринок приватних перевізників. Але це можливо лише за зміни чинного законодавства.

Єдиною із суміжних галузей, де монополія не настільки суттєва, є надання в користування вагонів. Нинішнє законодавство дозволяє використання на залізничних коліях загального користування як вагонів власності АТ «Укрзалізниця», так і власності інших суб'єктів господарської діяльності.



**Рис. 1. Структура власності магістральних вантажних локомотивів на 01.07.2018**

*Джерело: побудовано автором на основі Звіту про результати дослідження ринку перевезення вантажів залізничним транспортом за 2017–2018 рр. Схвалено Антимонопольним комітетом України 17 січня 2019 р., протокол № 2*



Рис. 2. Порівняння рівня капітальних вкладень залізничних компаній, до 2016 р.

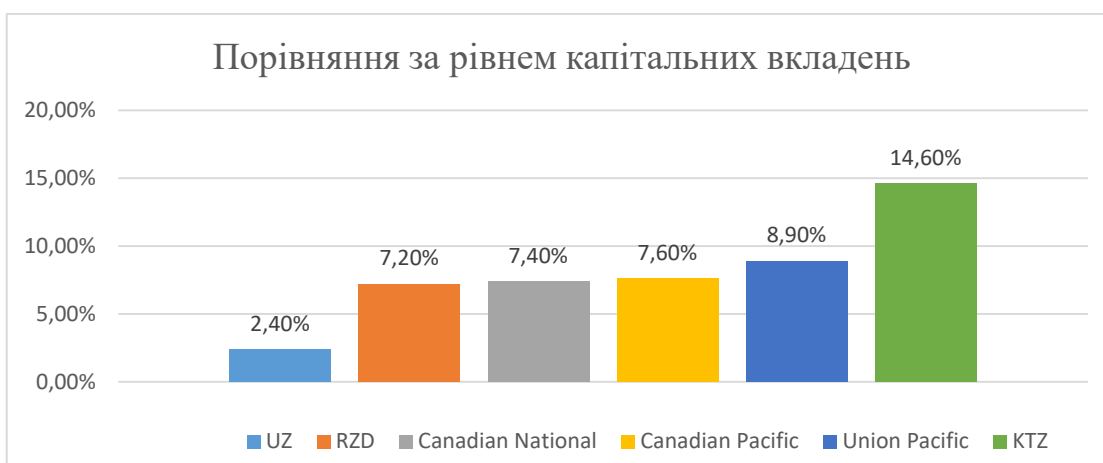


Рис. 3. Порівняння рівня капітальних вкладень залізничних компаній, до 2016 р.

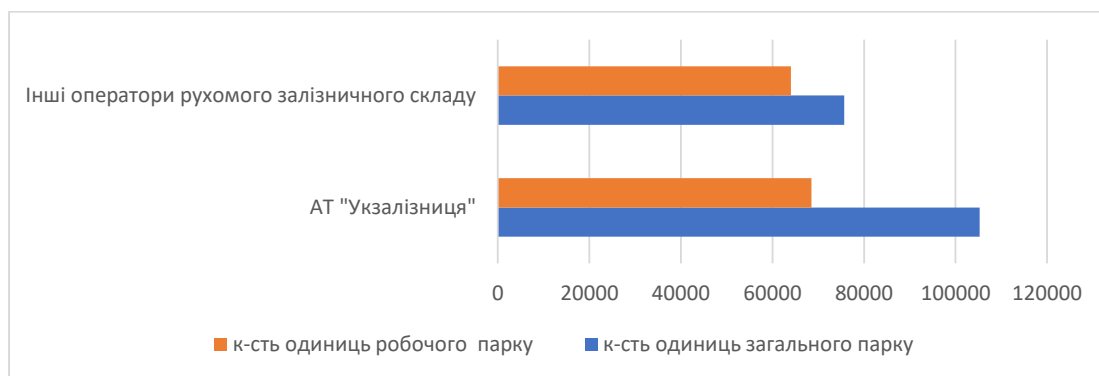
Як бачимо з рис. 4, кількість одиниць рухомого складу вагонів в АТ «Укрзалізниця» та у інших операторів рухомого залізничного складу майже однакова: 68 500 одиниць (52%) в АТ «Укрзалізниця» та 64 000 одиниць (48%) у інших операторів рухомого складу.

Слід зазначити, що Національна комісія, яка здійснює державне регулювання у сфері транспорту, не була створена, а деякі функції, які вона повинна здійснювати, були покладені на Державну адміністрацію залізничного транспорту України відповідно до Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 29 лютого 1996 р. № 262, у тому числі формування і реалізація єдиної тарифної та цінової політики на залізничному транспорті. Хоча ст. 12 Закону України «Про природні монополії» формування, зокрема, цінової політики віднесено до завдань комісії.

На запитання, чи потрібно проводити реформування галузі залізничних перевезень, відповідь одна: потрібно і в найкоротші строки. Першочергове завдання зараз – вибрати вірний шлях для запровадження реформ, щоб вони не стали «реформами на папері», а дали змогу якісно поліпшити стан галузі, підвищити прибутковість залізничних підприємств, якісно оновити рухомий склад перевізників та об'єкти інфраструктури й підвищити якість і строки перевезення як пасажирів, так і вантажів залізничним транспортом.

Для оцінки можливостей реформування галузі в Україні розглянемо досвід реформування залізничних перевезень в Європейському Союзі.

Першою країною в Європі, яка пішла шляхом приватизації залізниці, стала Великобританія. Основним завданням, яке було поставлено в ході цієї реформи, стало зменшення навантаження на



**Рис. 4. Структура власності одиниць загального парку та робочого парку рухомого складу вагонів**

*Джерело: побудовано автором на основі Звіту про результати дослідження ринку перевезення вантажів залізничним транспортом за 2017–2018 роки. Схвалено Антимонопольним комітетом України 17 січня 2019 р., протокол № 2*

державний бюджет та спрощення складної структури управління в галузі.

Можна виділити основні напрями реформи:

- розділення інфраструктури і перевезень;
- повна приватизація залізничного транспорту;
- продаж франшиз на пасажирські перевезення;
- створення лізингових компаній, які надають в оренду рухомий склад;
- створення декількох операторів вантажних перевезень.

Так, унаслідок проведених реформ було створено державну компанію, яка володіла інфраструктурою, пасажирські перевезення було віддано 25 компаніям-операторам, створено три лізингові компанії, шість компаній – операторів вантажних перевезень. Держава ж собі залишила функцію утримання організації, яка займається контролем роботи залізничного транспорту.

Для реалізації британського варіанту в державі має бути високий рівень правової та управлінської культури, які в Україні зараз на дуже низькому рівні.

На противагу британській моделі можемо поставити досвід Швейцарії, яка в 1998 р. зробила підприємство «Федеральні залізниці Швейцарії» акціонерним товариством зі 100%-ю державною власністю. Нині це одна з найприбутковіших і технічно оснащених залізниць. Держава інвестує великий обсяг ресурсів як у розвиток рухомого складу, так і в розвиток інфраструктури, завдяки чому підприємство працює ефективно.

Ринок перевезень та інфраструктуру не розмежовують, також керівництво рішуче виступає проти приватизації.

Підсумки реформи залізниці Швейцарії:

- акціонування залізниць зі 100%-ю власністю держави може забезпечувати прибуткову діяльність;

- можна не здійснювати розподіл структури управління залізничним транспортом на компанію інфраструктури та експлуатаційній компанії операторів;

- проведення приватизації не є обов'язковою умовою для успішного функціонування залізничного транспорту.

Німеччина проводила реформу галузі в три етапи: об'єднання державних підприємств ФРН і НДР в одну державну структуру в 1994 р.; акціонування державної компанії та розділення ринку перевезень, управління залізничної структури та управління залізничними станціями на три окремі акціонерні компанії в 1999 р., та в 2008 р. (на третьому етапі) проведено часткову приватизацію компанії, яка займалася ринком перевезень. Частина акцій усіх трьох акціонерних компаній підлягають продажу, але за умови, що основний пакет акцій залишився у держави.

Німеччина однією з перших країн ЄС виконала вимогу законодавства ЄС про відмежування надання послуг із залізничних перевезень від управління залізничною інфраструктурою.

Найбільш важливими моментами реформи німецьких залізниць є:

- створення організаційної структури, що дала змогу об'єднаній системі залізничного транспорту ефективно подолати наявні недоліки системи і забезпечити незалежне і відповідальне керівництво системою залізничного транспорту в майбутньому;

- вибір правової форми акціонерної компанії як найбільш ефективної з управлінського погляду;

- чіткий поділ державних і комерційних функцій, а саме відповідальність держави повинна обмежуватися державним сектором, і функції, які виконуються в загальних інтересах, повинні здійснюватися на договірній основі.



Держава за собою залишила функцію регулювання та технічного контролю залізничного сектору, має гарантувати конкуренцію в галузі та утримувати на необхідному рівні стан інфраструктури, впроваджувати інноваційні проекти для розвитку галузі.

Польща в реформуванні залізниць пішла шляхом акціонування. Була створена нова акціонерна структура Polskie Linie Kolejowe (яка входить до складу PKP Group) і не є приватною фірмою. Цим акціонерним підприємством володіє держава, проте всю господарську діяльність ведуть приватні підприємства [11].

Реформування залізниць в Польщі мало свій позитивний економічний ефект: значно скоротилися борги державної компанії, яка керувала залізничними перевезеннями, підвищилася якість конкуренції на ринку за рахунок входу нових операторів як пасажирських перевезень, так і вантажних (у 2014 р. частка приватних перевізників становила 54% пасажирських перевезень і 43% вантажних), завдяки ремонту і реформуванню інфраструктури підвищено швидкість руху на основних ділянках, зменшилося навантаження на фонд оплати праці за рахунок зменшення робочої сили, задіяної на залізницях, відповідно до потреб ринку, що дало змогу знизити операційні витрати на 18%. На проміжку часу з 2007 до 2015 р. показник EBITDA<sup>1</sup> на польській залізницях виріс у три рази [12].

В Україні ж відсутність розподілу функцій власності і функцій регулювання (обидві нині знаходяться під контролем Мінінфраструктури) призводить до конфлікту інтересів у галузі та неефективності регулювання: з одного боку, регулятор повинен забезпечувати запровадження конкуренції, підвищення добробуту населення шляхом установлення якомога нижчих тарифів, контролю якості надання послуг, з іншого – будучи розпорядником активів. Мінінфраструктури зацікавлене у зростанні дивідендів, а отже, підвищенні цін чи зниженні витрат, у тому числі за рахунок якості, збереженні власності на максимальну кількість активів у галузі (як джерел отримання прибутку), а не їх виведенні з природної монополії і приватизації. Модель ринку залізничних перевезень повинна передбачити повне організаційне та фінансове розділення перевізника та оператора інфраструктури, що, своєю чергою, гарантує справедливий доступ до інфраструктури.

Держава ж за собою у власності має залишити інфраструктуру, ремонт і модернізація якої буде здійснюватися за рахунок плати перевізниками тарифу за користування інфраструктурою, при

цьому буде створений ринок приватної тяги, на конкурентних ринках матимуть змогу вести свою діяльність і структурні одиниці АТ «Укрзалізниця».

Далі потрібно розділити департаменти державної залізничної компанії за видами надання послуг, що має забезпечити прозоре фінансування кожного з видів бізнесу та підвищити якість управління. Виконання цієї частини реформи дасть змогу державній компанії бути готовою до появи приватних конкурентів на ринку залізничних перевезень.

У цьому напрямі позитивним є підхід, визначений у проекті закону України «Про залізничний транспорт» щодо вибору перевізника через публічну систему Prozorro та здійснення відшкодування з місцевого бюджету. Для оновлення та розвитку інфраструктури залізничних перевезень, створення додаткових послуг та поліпшення сервісу їх надання важливим є залучення інвестицій. Наприклад, для здійснення ремонту залізничних станцій вважаємо за доцільне використання моделі концесії та державно-приватного партнерства.

Реформа залізничного транспорту в Україні повинна відбуватися відповідно до правових актів Європейського Союзу з відповідними структурними перетвореннями (рис. 5).

Також необхідно монетизувати перевезення пільгових верств населення на залізничному транспорті: збитки мають покривати регіональні та державний бюджет, а не підприємство.

Питання реформування залізничних перевезень неодноразово обговорювалося експертами, розроблено безліч програм, підготовлено проекти правових актів, проте структурних змін так і не відбулося.

Лібералізація ринку підвищить якість надання послуг, приватні компанії, у тому числі й зарубіжні, будуть зацікавлені й у поліпшенні стану інфраструктури та підвищенні пропускної спроможності залізниць.

**Висновки з проведеного дослідження.** Стан ринку залізничного транспорту в Україні знаходиться в катастрофічному стані, зношеність основних фондів подекуди перевищує 90% та потребує реформування.

Нижче наведено основні завдання галузі, які мають у першу чергу бути вирішені:

- необхідність реформування АТ «Укрзалізниця», забезпечення прозорості її діяльності через формування вертикально-інтегрованої системи управління компанією;
- розвиток конкуренції на ринку;
- оновлення і модернізація основних фондів;
- підвищення пропускної спроможності залізниць;
- усунення прірви в технічному відставанні українських залізниць від європейських;

<sup>1</sup> Скор. від англ. Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization – аналітичний показник, що дорівнює обсягу прибутку до вирахування витрат за відсотками, сплати податків та амортизаційних відрахувань.



Рис. 5. Модель ринку залізничних перевезень

Джерело: побудовано автором

– проблема дефіциту власних джерел для оновлення фондів, низька привабливість галузі, проблеми входження на ринок нових гравців;

– відсутність здорової конкуренції, що впливає на якість надання послуг;

– усунення перехресного фінансування пасажирських перевезень за рахунок вантажних.

Проведення реформи залізниці має пройти водночас швидко, оскільки рівень зносу основних фондів тільки росте, з іншого боку, вона має відповідати директивам Європейського Союзу, також має забезпечити позитивний ефект для економічного зростання як галузі залізничних перевезень, так і економіки України.

**БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:**

1. Інформація про українські залізниці. Електронний ресурс Міністерства інфраструктури України. URL : <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukrainski-zalznici.html> (дата звернення: 12.05.2019).

2. Наказ Міністерства інфраструктури України 21 грудня 2015 р. № 547 «Стратегічний план розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року». Електронний ресурс Міністерства інфраструктури України. URL : <https://mtu.gov.ua/documents/443.html> (дата звернення: 12.05.2019).

3. Гудкова В.П., Тютюн Ю.О. Структурно-функціональний аналіз державного регулювання розвитку залізничного транспорту. *Залізничний транспорт. Серія «Економіка і управління»*. 2015. Вип. 33. С. 70–77.

4. Дикань В.Л., Данько І., Кондратюк М.В. Удосконалення організаційної структури залізничного комплексу України в сучасних умовах : монографія. Харків : УкрДАЗТ, 2010. 190 с.

5. Петренко Е.А. Реформирование железнодорожного транспорта Украины: теория, проблемы, пути решения : монография. Донецк, 2011. 358 с.

6. Овчинникова В.О. Особливості державного регулювання розвитку залізничного транспорту в Україні. *Економіка та суспільство*. 2017. № 12. С. 129–135. URL : [http://www.economyandsociety.in.ua/journal/12\\_ukr/20.pdf](http://www.economyandsociety.in.ua/journal/12_ukr/20.pdf) (дата звернення: 04.05.2019).

7. Собакарь А.О., Безчасний В.М. Державна політика транспортної безпеки України: актуальні питання реалізації. *Віче*. 2010. № 4. С. 2–5.

8. Естиваль Ж.-П. Організаційні моделі залізниці: національні критерії побудови. *Залізничний транспорт України*. 2005. № 1. С. 68–71.

9. Державне регулювання залізничного транспорту як природної монополії. *Інтернаука*. 2017. № 2(1). С. 26–30. URL : [http://nbuv.gov.ua/UJRN/mnj\\_2017\\_2%281%29\\_\\_6](http://nbuv.gov.ua/UJRN/mnj_2017_2%281%29__6) (дата звернення: 05.05.2019).

10. Лагутін Д.В. Пріоритети цінового (тарифного) регулювання природних монополій в Україні. *Економіка України*. 2013. № 7(620).

11. Пенькова К., Кривінчук Ю., Прядко К. Моделі функціонування залізничних перевезень. Огляд іноземного досвіду : інформаційна довідка, підготовлена Європейським інформаційно-дослідницьким центром на запит народного депутата України. URL : <http://radaprogram.org/sites/default/files/infocenter/publications/29219.pdf> (дата звернення: 25.05.2019).

12. Чи є майбутнє у залізничного транспорту України. *Дослідження Українського інституту майбутнього*. URL : <https://www.uifuture.org/publications/reports/24515-chy/ye/maybutnie/v/zaliznychnoho-transportu> (дата звернення: 15.05.2019).

#### REFERENCES:

1. Informatsiia pro ukrainski zaliznytsi [Information about Ukrainian railways] website of the Ministry of Infrastructure of Ukraine. Available at: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukrainski-zaliznici.html> (accessed 12 May 2019).

2. Nakaz Ministerstva infrastruktury Ukrainy 21 hrudnia 2015 № 547 Stratehichni plan rozvytku zaliznychnoho transportu na period do 2020 roku [Order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine December 21, 2015 № 547. Strategic plan for rail transport development till 2020], website of the Ministry of Infrastructure of Ukraine. Available at: <https://mtu.gov.ua/documents/443.html> (accessed 12 May 2019).

3. Hudkova V. P. (2015) Strukturno-funktsionalnyi analiz derzhavnogo rehulivannia rozvytku zaliznych-

noho transportu [Structural-functional analysis of the state regulation of the development of rail transport] *Railway transport* vol. 33. pp. 70–77.

4. V.L. Dykan, I. Danko, M. V. Kondratiuk (2010) Udoskonalennia orhanizatsiinoi struktury zaliznychnoho kompleksu Ukrainy v suchasnykh umovakh [Improvement of the organizational structure of the railway complex of Ukraine in modern conditions]. Kharkiv: Ukrainian State University of Railway Transport.

5. Petrenko E.A. (2011) Reformirovaniye zheleznodorozhnogo transporta Ukrainy: teoriya. problemy. puti resheniya [The reform of the railway transport of Ukraine: the theory, problems, ways to solve] Donetsk: NAS of Ukraine, Institute of Industrial Economics.

6. Ovchynnikova V.O. (2017) Osoblyvosti derzhavnogo rehulivannia rozvytku zaliznychnoho transportu v Ukraini [Features of state regulation of the development of rail transport in Ukraine] *Economics and Society* (electronic journal) no.12 pp. 129-135. Available at: [http://www.economyandsociety.in.ua/journal/12\\_ukr/20.pdf](http://www.economyandsociety.in.ua/journal/12_ukr/20.pdf) (accessed 04 May 2019).

7. A.O. Sobakar, V.M. (2010) Bechasnyi Derzhavna polityka transportnoi bezpeky Ukrainy: aktualni pytannia realizatsii [State policy of transport security of Ukraine: actual issues of implementation] *Veche* no.4 pp.2-5.

8. Estival Zh. -P. (2005) Orhanizatsiini modeli zaliznytsi: natsionalni kryterii pobudovy [Organizational models of the railway: national construction criteria] *Railway transport of Ukraine* no. 1, pp. 68-71.

9. A. O. Diehtiar (2017) Derzhavne rehulivannia zaliznychnoho transportu yak pryrodnoi monopolii [State regulation of rail transport as a natural monopoly] *International scientific magazine "InterScience"* (electronic journal) no. 2(1) pp. 26-30. Available at: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/mnj\\_2017\\_2%281%29\\_\\_6](http://nbuv.gov.ua/UJRN/mnj_2017_2%281%29__6) (accessed 05 May 2019).

10. D.V. Lahutin (2013) Priorytety tsinovoho (taryfnoho) rehulivannia pryrodnykh monopolii v Ukraini [Priorities of pricing (tariff) regulation of natural monopolies in Ukraine] *Ukraine economy* no. 7 (620).

11. K. Penkova, Yu. Kryvinchuk. K. Priadko (2018) Modeli funktsionuvannia zaliznychnykh perevezen. Ohliad inozemnoho dosvidu [Models of operation of railway transport. An overview of foreign experience] Information note prepared by the European Information and Research Center at the request of the people's deputy of Ukraine. Available at: <http://radaprogram.org/sites/default/files/infocenter/publications/29219.pdf> (accessed 25 May 2019).

12. Chy ye maibutnie v zaliznychnoho transportu Ukrainy [Is there a future in the railway transport of Ukraine] *Research of the Ukrainian Institute of the Future*. Available at: <https://www.uifuture.org/publications/reports/24515-chy/ye/maybutnie/v/zaliznychnoho-transportu> (accessed 15 May 2019).



**REFORM OF RAILWAY TRANSPORT IN UKRAINE**

Rail transport has a leading role in the market for passenger and freight transportation in Ukraine. The market for trafficked traffic is important for the Ukrainian economy, as it serves as a factor that can ensure the socio-economic growth of the country's economy, increase its defense capability and develop foreign economic relations.

The issue of rail transport reform was repeatedly discussed by economists, industry experts, a lot of programs was prepared, the draft Law of Ukraine "On railway transport of Ukraine", JSC "Ukrzaliznytsya" on the official website of the company published the MAIN ASPECTS OF THE STRATEGY OF DEVELOPMENT JSC "UKRZALIZNITSYA" 2017-2021 year, Ukraine has reaffirmed its commitment to the EU to liberalize rail transport by signing the Association Agreement with the EU, however, no structural changes have taken place. The state of the railway infrastructure is critical and needs quick response.

The author understands that in the current realities of the industry, it is necessary to look like a complex approach to solving this problem: at the same time quickly and efficiently.

Therefore, the topic of the article "Rail Transport Reform in Ukraine" is relevant and extremely important for the further growth of the Ukrainian economy and improvement of rail transport services.

The purpose of our work is to study the state of the railway transport sector in Ukraine, research into the reforms carried out in the industry. Analysis of fulfillment of obligations related to sector reform, adopted by Ukraine to foreign partners, study of rail market reforms in foreign countries, development and provision of methodological recommendations for carrying out reforms in the field of rail transport in Ukraine.

The article uses methods of both empirical and theoretical research: methods of analysis, generalization and systematization. The approaches of domestic and foreign scientists concerning the reform of rail transport are considered, the main models that can be used in the reform of the railway market are determined, for this purpose models of management of branches of rail transportation in the countries of the world (Great Britain, Germany, Switzerland and Poland) are investigated. The model, which Ukraine has chosen for Ukraine, has been studied, the comparison of indicators of the railway industry in Ukraine and other countries, the state of investments in railway companies in Ukraine and in the world.

The obtained results of the research allow to predict the state of railway infrastructure for several years ahead, to evaluate the fulfillment of commitments undertaken by Ukraine to foreign partners, to give recommendations on conducting qualitative reforms in the industry, which will be directed to qualitative updating of the Ukrainian railway.

The value of our research lies in the fact that it identifies the main problems of the industry that need to be addressed in the first place. Methodical recommendations for carrying out reforms both at the legislative and institutional levels are provided.