

**БУДУЩЕЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ
КАК ОТРАЖЕНИЕ ТЕНДЕНЦИЙ ЕГО РАЗВИТИЯ**

Железнодорожный транспорт в Украине как ведущий элемент транспортной системы государства имеет исключительное значение для функционирования национальной экономики, обеспечивая возможности осуществления круглогодичного регулярного движения, перевозки продукции промышленности и создания условий мобильности трудовых ресурсов. От состояния и качества работы отрасли зависят не только перспективы социально-экономического развития, но и возможности государства эффективно выполнять свои функции, связанные с защитой национального суверенитета и безопасности страны, обеспе-

чения потребности граждан в перевозках, создания условий для выравнивания социально-экономического развития регионов и др.

В 2012 г. железными дорогами Украины было перевезено 421,5 млн т грузов, что составило 59,6% от общего объема грузовых перевозок всеми видами транспорта, при этом грузооборот отрасли был 218026,2 млн т/км, или 60,2% (табл. 1). Сохраняется и значение железнодорожного транспорта как перевозчика пассажиров: в 2012 г. было перевезено 429,6 млн чел., или 11,0%, в то же время пассажирооборот составил 49443,9 млн пас/км, или 43,3% (табл. 2).

Таблица 1

Структура грузовых перевозок транспорта Украины в 2012 г. [1]

	Перевезено грузов		Грузооборот	
	млн т	%	млн т/км	%
Всеми видами транспорта, в том числе:	707,2	100,0	362247,2	100,0
железнодорожным	421,5	59,6	218072,8	60,2
автомобильным	164,8	23,3	35852,3	9,9
водным	7,3	1,0	4895,9	1,4
трубопроводным	113,5	16,0	103152,7	28,5
авиационным	0,1	0,0	320,1	0,1

Таблица 2

Структура пассажирских перевозок транспорта Украины в 2012 г. без учёта пассажирских перевозок трамвайным, троллейбусным транспортом и метрополитенами [1]

	Перевезено пассажиров		Пассажирооборот	
	млн	%	млн пас./км	%
Всеми видами транспорта, в том числе:	3893	100,0	114303,6	100,0
железнодорожным (с учётом перевозок городской электрички)	429,6	11,0	49443,9	43,3
автомобильным	3448,7	88,6	50368,6	44,1
водным	6,6	0,2	85,1	0,1
авиационным	8,1	0,2	14406,0	12,6

Стратегически важное значение железнодорожного транспорта для нормального функционирования и развития национальной экономики, нестационарность институциональной среды обусловило повышение требований к предсказуемости, рациональности и эффективности управления отраслью в краткосрочной и долгосрочной перспективе.

Проблеме повышения эффективности функционирования железнодорожного транспорта посвящены исследования ведущих отечественных и российских ученых, занимающихся теоретическим осмыслением процессов, сопровождающих институциональные изменения во внешней и внутренней среде отрасли: М.В. Макаренко, Ю.М. Цветова, Н.М. Колесниковой, Н.И. Богомоловой, В.Л. Диканя, Г.Д. Эйтутиса, Б.М. Лapidуса, И.С. Беседина, Л.А. Мазо, Н.П. Терёшиной, В.Г. Галабурды, М.Ф. Трихункова [1-8] и др.

Работы этих исследователей направлены на решение комплексных задач, стоящих перед отраслью в условиях реформирования: определение направлений повышения эффективности финансово-экономической деятельности железнодорожного транспорта, обоснование механизмов их реализации, влияние трансформационных процессов, происходящих в национальной и мировой экономике, на функционирование железнодорожного транспорта, разработка подходов к адаптации методов управления экономическими процессами к требованиям рыночной среды и др. Однако проблеме изучения будущего отрасли и определению возможных траекторий её развития уделяется недостаточно внимания, следствием чего может стать разработка некорректных прогнозных оценок будущего железнодорожного транспорта, что приведет к разработке неэффективной стратегии его развития.

Отсюда *цель* статьи – рассмотрение факторов, формирующих будущее железнодорожного транспорта Украины.

Экспертный опрос ведущих специалистов транспортной отрасли и анализ функционирования железнодорожного транспорта показал [9], что основными факторами, формирующими будущее отрасли в условиях нестационарной институциональной среды, являются: состояние инфраструктуры железнодорожного транспорта, спрос на грузовые и пассажирские перевозки и эффективность их

осуществления, а также реализация процесса реформирования отрасли. Рассмотрим тенденции изменения данных факторов и сформируем альтернативные их реализации для оценки возможных последствий.

Проблема развития инфраструктуры железнодорожного транспорта. Стратегическое значение инфраструктуры отрасли и её ключевая роль не только в обеспечении устойчивой работы всего транспортного комплекса государства, но и экономического развития страны в целом определили необходимость её сохранения в государственной собственности, что и отражено в «Государственной целевой программе реформирования железнодорожного транспорта Украины на 2010-2019 годы» [10].

Украина имеет развитую сеть железных дорог, эксплуатационная длина которых составляет свыше 22 тыс. км (главные линии – 21,7 тыс. км). Инфраструктура железнодорожного транспорта как и в других странах бывшего СССР развивалась в условиях постоянно растущих объёмов перевозок, поэтому основным требованием к ней было обеспечение в первую очередь пропускной способности и только во вторую – скорости перевозок. Это определило не только возможные объёмы перевозочной работы, выполняемые отраслью¹, но и технические характеристики перевозок².

Украинские железные дороги непосредственно граничат и взаимодействуют с железными дорогами России, Белоруссии, Республики Молдова, Польши, Румынии,

¹ В Украине железнодорожным транспортом (без учёта трубопроводного) перевозится до 80% грузов, а в странах ЕС – только 8% [данные Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины «Укрзалізниця» (в дальнейшем – УЗ)]. До распада СССР железные дороги Украины перевозили грузов более чем в два раза по сравнению с текущим грузооборотом отрасли.

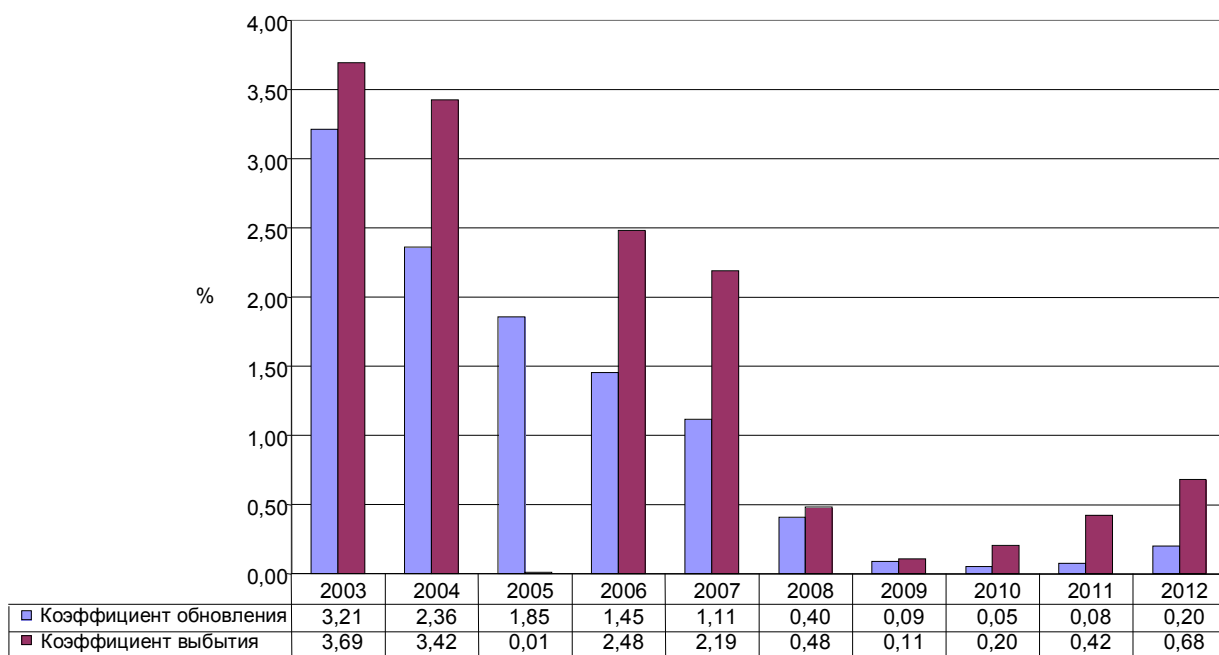
² Значения таких показателей, как вес поезда, ёмкость вагона, нагрузка на ось вагона, пропускная способность значительно превышают аналогичные в ЕС. Исключением является скорость движения, которая в Украине составляет 140 км/ч для пассажирских и 80 км/ч для грузовых поездов (в Европе – 160 и 100-120 км/ч, соответственно), что сказывается на скорости доставки коммерческих грузов [11, с. 26].

Словакии, Венгрии и обеспечивают работу 40 международных железнодорожных переходов, а также обслуживают 18 украинских морских портов Черноморско-Азовского бассейна [12]. Главные линии, на которых выполняются основные объемы пассажирских и грузовых перевозок (до 90%), составляют стратегическую сеть Украины, включающую 45% от общей эксплуатационной длины украинских железных дорог [11].

По оценкам Всемирного экономического форума (ВЭФ), в 2012 г. инфраструктура железнодорожного транспорта Украины яв-

лялась лучшей среди стран СНГ, занимая 27-е место по качеству (для сравнения, РФ – 30-е, Казахстан – 34-е).

Несмотря на высокую оценку качества, инфраструктура отрасли практически исчерпала свои перевозочные мощности [2, 6, 11, 13, 14], что стало результатом недостаточной интенсивности ввода новых объектов инфраструктуры взамен морально и физически устаревших вследствие недостатка финансирования (рис. 1). Так, по данным УЗ, начиная с 1992 г. потребность отрасли в инвестициях удовлетворялась только на 25-30% [2, 13].



Значения коэффициентов обновления и выбытия рассчитаны на основе данных финансовой отчетности «Укрзалізниці» за 2003-2012 гг.

Рис. 1. Интенсивность выбытия и обновления основных производственных фондов железнодорожного транспорта

По сообщению Е. Михайличенко (директор департамента политики развития инфраструктуры транспорта и туризма Министерства инфраструктуры Украины), за последние 10 лет капитальные вложения в железнодорожную отрасль составляли 3% от общей суммы капиталовложений в стране, тогда как в развитых странах этот показатель составляет 10-15% [14]. Следствием этого стало стремительно прогрессирующее устаревание основных производственных фондов (ОПФ), износ которых превышает 80% [2].

Такое состояние ОПФ, в том числе и инфраструктуры, признается критическим, что отражается не только на безопасности осуществления перевозок и уровне тарифов,¹

¹ Тариф на железнодорожные перевозки формируется из двух частей: инфраструктурной и вагонной. По информации УЗ, инфраструктурная составляющая перевозок имеет в среднем 83,5% (для универсальных вагонов парка УЗ) и 81,98% (для специализированных вагонов).

но и, по мнению экспертов, может привести к катастрофическим последствиям в будущем.¹

Таким образом, размер инфраструктуры железнодорожного транспорта является достаточным для обеспечения нужд экономики Украины и в его увеличении нет необходимости, повысить ее пропускную способность можно путём обновления и модернизации объектов ОПФ.

Можно выделить два возможных альтернативных варианта развития инфраструктуры железнодорожного транспорта Украины:

альтернатива 1 – реализация существующей программы реформирования железнодорожного транспорта с учётом соглашения об Ассоциации ЕС и Украиной, предполагающая отделение процессов перевозки от управления инфраструктурой;

альтернатива 2 – эволюционное развитие железнодорожного транспорта с учётом возможных направлений оптимизации использования инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Возможности и последствия реализации данных альтернатив уже были рассмотрены в работе [16], поэтому в этом исследовании анализироваться не будут.

Проблема сохранения спроса и эффективности грузовых перевозок. Основными услугами, предоставляемыми железнодорожным транспортом, являются грузовые и пассажирские перевозки, объёмы и прибыльность которых определяются факторами различными по природе и степени влияния, поэтому их следует рассматривать отдельно.

Грузовые перевозки. Железнодорожный транспорт в Украине является основным видом транспорта, обеспечивающим межрегиональные массовые перевозки грузов. Его ведущее значение обусловлено двумя факторами: технико-экономическими преимуществами над другими видами транспорта и совпадением направления и мощности основных транспортно-экономических межрайонных и межгосударственных связей с конфигураци-

¹ По мнению консультанта компании «AT Kearney» Е. Шермет, для устойчивого развития железнодорожного транспорта Украины требуется трехкратный рост инвестиций во все активы. Сохранение текущей ситуации может привести к катастрофическим последствиям в будущем [15].

ей, пропускной и провозной способностью железнодорожных магистралей.

Железнодорожные перевозки грузов имеют целый ряд достоинств, которые и определили их преимущественное развитие в мире. Железнодорожный транспорт отличают универсальность (способность перевозить практически все виды грузов), высокая провозная и пропускная способность (двухпутная электрифицированная железная дорога может пропустить в сутки до 150–200 пар поездов и обеспечить перевозку более 100 млн т грузов в каждом направлении), сравнительно невысокая себестоимость перевозок (в отличие от грузовых авиаперевозок и морских перевозок), относительно свободное размещение, то есть независимость от природных условий (строительство железных дорог практически на любой территории, регулярность, то есть возможность ритмично осуществлять перевозки во все времена года, в отличие от речного и морского транспорта), сравнительно высокая скорость движения, надёжность и др.

Значимость грузовых перевозок железнодорожным транспортом в экономике Украины возрастает. Так, удельный вес перевезенных грузов (с учётом трубопроводного) увеличился с 51,8 в 2003 г. до 59,2% в 2012 г., грузооборота – с 49,9 в 2003 г. до 60,1% в 2012 г. (расчет на основе данных [1]) при относительно стабильной номенклатуре грузов.

При анализе грузовых перевозок необходимо отделять транзитные перевозки, поскольку их объёмы формируются факторами, отличными от прочих перевозок.

Грузовые перевозки (без учёта транзита). Особенности структуры грузовых перевозок железнодорожным транспортом определяют зависимость их динамики от темпов роста промышленности Украины. Существует корреляционная взаимосвязь между темпами роста объёмов продукции промышленности и грузовых перевозок железнодорожным транспортом (рис. 2). Поэтому прогноз изменения объёмов перевозки грузов (без учёта транзита) необходимо разрабатывать на основе прогнозных оценок изменения объёмов производства национальной промышленности.

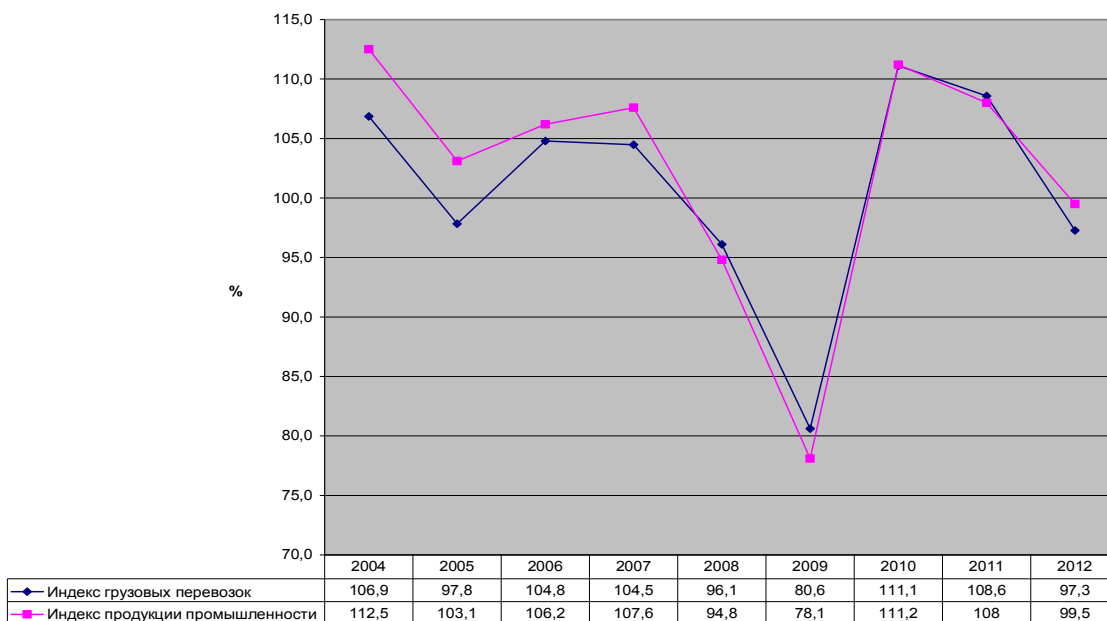


Рис. 2. Динамика изменения объёмов продукции промышленности и грузовых перевозок железнодорожным транспортом (расчет на основе данных работы [1])

Следствием ухудшения ожиданий экспертов по росту ВВП и промышленного производства в Украине стало снижение прогнозных оценок на 2013-2014 гг.¹ Прогнози-

¹ Рейтинговое агентство «Кредит-Рейтинг» на основе данных по продукции промышленности снизило годовой прогноз роста промышленного производства до 1,2%. При этом эксперты отмечают, что такой результат будет возможным только в случае улучшения ситуации на внешних рынках во втором полугодии 2013 г. [17].

Эксперты Министерства промышленности называют основной причиной падения объёмов промышленного производства в Украине мировой кризис. Заместитель председателя комитета Верховной Рады по вопросам промышленной и регуляторной политики и предпринимательства Н. Янковский отмечал: «Такая ситуация, безусловно, связана с глобальными процессами, которые происходят в мире». Так, по его словам, ЕС и США, которые стали сейчас главным тормозом мировой экономики, углубили рецессию. В свою очередь, двигатели экономики – страны БРИК – также сбавили темпы роста ВВП и промпроизводства. Учитывая то, что Украина является одним из лидеров по открытости экономики, эти процессы в глобальной экономике отразились и в нашей локальной. В то же время Н.Янковский признает, что существуют и внутренние причины спада экономики.

руется, что в 2013 г. индекс промышленного производства в Украине снизится на 2,2% за счет уменьшения объёмов добывающей промышленности, продукция которой составляет основу номенклатуры грузовых перевозок железнодорожным транспортом. Д. Боярчук («CASE-Украина») отмечал, что «в экономике продолжается рецессия, и те временные улучшения на внешних рынках, которые могли помочь нашей стране, её, к сожалению, не задела...» [20]. При этом оценки экспертов по «срокам» окончания рецессии в мире

Директор Института экономики и прогнозирования НАН Украины академик НАН Украины В. Геец также назвал основными факторами сокращения промышленного производства в Украине рецессию в мире и падение внешнего спроса. Это все накладывается на низкую инвестиционную активность в стране после Евро-2012. Если эти два фактора не исчерпают себя, то спад будет продолжаться [18].

Также пессимистические ожидания демонстрируют международные рейтинговые агентства и кредитно-финансовые организации. Так, эксперты ЕБРР оценивают рост ВВП в 2013 г. на уровне 0,5% (первоначально – 3,5%), консалтингового агентства Ernst&Young – на уровне 1,1% (первоначально – 2,4%), МВФ – 0% (первоначально – 3,5%) [19].

нельзя назвать оптимистическими: наиболее вероятным считается прогноз, предполагающий, что рецессия может затянуться еще и на 2014 г.

Специалисты УЗ на основе анализа сложившихся тенденций прогнозировали в 2013-2015 гг. падение объемов перевозок грузов на 0,4% ежегодно [21], а в 2016-2020 гг. – прирост 0,9% за счет увеличения транспортировки строительных материалов, нефти и нефтепродуктов [13]. С учётом существующих тенденций можно предположить ухудшение прогноза объемов перевозки грузов в 2013-2015 гг. до -2,2% (уровень падения объемов промышленного производства), а для 2016-2020 гг. – их постепенное медленное восстановление.¹

Государственная программа реформирования железнодорожного транспорта предусматривает отделение грузовых перевозок в конкурентный сектор для повышения их эффективности и развития транспортного рынка. Это прямо отразится на доходах железнодорожного транспорта, поэтому формирование альтернатив развития грузовых перевозок железнодорожным транспортом следует осуществлять с учётом того, кому будет принадлежать используемый подвижной состав (прежде всего вагоны).

Альтернатива 1 – подвижной состав остается в структуре УЗ и ее дочерних компаний – предусматривает сохранение текущей ситуации, когда все доходы от осуществления грузовых перевозок остаются в её распоряжении. При реализации данной альтернативы финансовый результат от грузовых перевозок (без учёта транзита) будет уменьшаться в течение 2013-2015 гг. вследствие уменьшения объемов грузовой работы, а с 2016 г. начнется его рост.

Альтернатива 2 – подвижной состав (вагоны) выводится из состава УЗ – является очень реалистичной, поскольку уже произошла передача вагонов дочерним компаниям УЗ, что не исключает их приватизацию в

¹ Быстрого роста промышленного производства не будет, так как происходит целенаправленное вытеснение украинской продукции с российского рынка, позиции на котором будет тяжело восстановить даже при условии присоединения Украины к ТС.

будущем. Реализация данной альтернативы прямо повлияет на «привлекательность» грузовых перевозок для железнодорожного транспорта и возможности дальнейшего развития отрасли.

Расходы на осуществление грузовых перевозок существенно не изменятся, что связано, прежде всего, со спецификой их формирования. Так, 65% всех расходов на перевозку приходится на содержание инфраструктуры железнодорожного транспорта, и они останутся за отраслью. Оставшиеся 35% расходов будут уменьшены на размер платы за использование вагонов, то есть на размер вагонной составляющей.

Доходы от осуществления грузовых перевозок существенно снизятся за счет вагонной составляющей, что приведет к резкому снижению эффективности грузовых перевозок. Рыночное регулирование тарифов на грузовые перевозки существенно не скажется на их доходности для отрасли, поскольку, находясь в государственной собственности, тарифы на перевозку железнодорожным транспортом и в дальнейшем будут подвергаться государственному регулированию. Кроме этого, отрасль будет обязана снижать стоимость перевозки для отраслей, которым государство будет предоставлять преференции. Таким образом, железнодорожный транспорт будет вытеснен в неприбыльные и малоприбыльные секторы транспортного рынка.

Транзитные грузовые перевозки. Транзит грузов составляет значительную часть (до 40%) в структуре внешнеэкономических грузопотоков, проходящих через территорию Украины [22, с. 5]. Это обусловлено её выгодным геополитическим положением, а также развитой транспортной инфраструктурой. По оценкам международных экспертов, украинская транспортная система имеет самый высокий коэффициент транзитности среди европейских стран – 3,11 [23, с. 157]. В то же время в 2010 г. в рейтинге транзитных стран, по оценкам Мирового банка, Украина занимала 102 место [21], что свидетельствует о недоиспользовании транзитного потенциала вследствие несоответствия параметров транспортной инфраструктуры современным требованиям.

Железнодорожный транспорт занимает 2-е место (после трубопроводного) по объемам транзитных перевозок (по данным [1]). Отрасль перевозит до 30% всех транзитных грузов. Транзитный потенциал железнодорожного транспорта экспертами оценивается на уровне 100 млн т грузов ежегодно [12]. Наиболее полно он был использован в 2007 г. (100,0 млн т), в 2012 г. – только на 40% (40,9 млн т) [1]. Недоиспользование транзитного потенциала стало следствием как снижения возможностей железнодорожного транспорта осуществлять перевозки с необходимой скоростью и качеством, так и снижения объема производства в результате влияния финансово-экономического кризиса.¹

Основными странами-транзитерами являются страны СНГ, отправление грузов которыми в 2011 г. составило 95,9% (РФ – 64,1%, Казахстан – 22,1%, Белоруссия – 7,2%, Республика Молдова – 2,1%).² Это в определенной степени объясняет падение объемов транзита: более 90% грузов отправляются странами, входящими в Таможенный союз (в дальнейшем – ТС), и для них более экономически выгодным является осуществление транзитных перевозок через территорию Белоруссии, а также морские порты РФ.

Тогда можно выделить две альтернативы развития транзитных перевозок железнодорожным транспортом.

Альтернатива 1 – сохранение текущей тенденции сокращения объемов транзита. По оценкам экспертов, объем транзита определяется не только экономическими, но и политическими факторами. Так, нежелание Украины присоединиться к ТС, а также серия газовых конфликтов привели к снижению, прежде всего, российских грузопотоков, так как РФ активно развивает свои морские порты на Черном и Балтийском морях. Поэтому представляется достаточно вероятным сохра-

¹ Основу транзита железнодорожного транспорта по номенклатуре составляют минеральные продукты (руда, энергетические материалы, нефть и продукты ее переработки) – до 75%, продукция химической и связанной с ней отраслей промышленности (удобрения, органические химические соединения) – до 13%, драгоценные металлы и изделия из них (продукция черной металлургии) – до 7% [24, с. 96-97].

² Расчет на основе работы [23, с. 98].

нение тенденции уменьшения транзита грузов через территорию Украины.

Для недопущения реализации такого варианта руководством УЗ разрабатываются мероприятия по увеличению транзитных грузопотоков, направленные на повышение пропускной способности железнодорожного транспорта, введение автоматизированных систем для облегчения перевозочного процесса, упрощение таможенных и других видов контроля при пересечении границ, уменьшение количества документов разрешительного характера. Кроме того, реализуются крупные инвестиционные проекты: строительство Бескидского туннеля на Львовской железной дороге, строительство широкой колеи по маршруту Кошице-Вена, электрификация отдельных участков, развивается железнодорожная инфраструктура припортовых станций и портов.

Однако наиболее эффективной мерой в борьбе за транзит является взвешенная, стабильная и прогнозируемая тарифная политика, позволяющая сделать железнодорожные транзитные коридоры конкурентоспособными.³

Альтернатива 2 – сохранение существующих транзитных грузопотоков. Возможность сохранения (по-возможности возвращения) транзитных грузопотоков на железные дороги Украины обуславливается не только мерами, принимаемыми УЗ, но и большей эффективностью контейнерных перевозок, осуществляемых железнодорожным транспортом, по сравнению с морским.⁴

³ Отток транзитных грузов объясняется, прежде всего, негибкой тарифной политикой монополиста, услуги которого подорожали только за 2009 г. на 49%. В этом плане показательно, что в разгар спада перевозок практически все страны-конкуренты Украины предоставили грузовладельцам различного рода преференции [25].

⁴ Вице-президент Еврокомиссии, еврокомиссар по транспорту С. Каллас отмечает, что в настоящее время свыше 95% контейнерного трафика между Европой и Азией перемещается по морю. Это предполагает прохождение гораздо большего расстояния и занимает в два раза больше времени, чем по существующей железнодорожной инфраструктуре [26]. Таким образом, перспективы возврата транзитных грузопотоков на железнодорожный транспорт Украины являются достаточно оптимистическими.

В то же время впасть в чрезмерный оптимизм нельзя, поскольку в РФ осуществляется кардинальная модернизация и расширение возможностей морской транспортной инфраструктуры путём строительства новых перегрузочных мощностей, что будет иметь существенное влияние на объёмы транзита железнодорожного транспорта в Украине. А надежды на увеличение транзита из стран ЕС являются абсолютно беспочвенными, поскольку согласно исследованию, проведенному экспертами Мирового банка, европейские производители не желают пользоваться услугами железнодорожного транспорта Украины, осуществляя перегрузку грузов на границе для дальнейшей транспортировки автомобильным транспортом [27, с. 64].

Поэтому для Украины в качестве оптимистического варианта можно принять сохранение объёмов транзита на уровне 2012 г., поскольку согласно консенсус-прогнозам в ближайшие два года не произойдет устойчивого восстановления мировой экономики и торговли, продолжится «бегство от рисков», а целый ряд стран-членов ЕС погрузятся в рецессию и спад, что скажется на экспорте продукции из РФ и других стран СНГ. Кроме этого, в августе 2014 г. вступят в силу технические регламенты ТС по железнодорожному транспорту, что также может стать препятствием для роста транзита из стран СНГ.

Проблема удовлетворения спроса и эффективность пассажирских перевозок. Пассажирские перевозки занимают особое место в работе железнодорожного транспорта Украины. Это обусловлено их высоким социально-экономическим значением в жизни общества и выполнением одной из важнейших гарантий государства – свободы передвижения населения как в пределах, так и за пределами страны.

Потребность населения в перевозках связана как с производственной деятельностью (поездки к месту работы и в командировки), так и с культурно-бытовой необходимостью (поездки на отдых, экскурсии, туристические поездки).

Железнодорожный транспорт Украины осуществляет перевозки пассажиров в дальнем и пригородном сообщении, формирование пассажиропотоков и финансовых резуль-

татов в которых существенно различаются, поэтому спрос на осуществление данных перевозок, а также их эффективность необходимо рассматривать отдельно. При этом представляется необходимым отделение «платных» перевозок от «льготных».

Пригородные перевозки занимают первое место по массовости (рис. 3). К целям пригородных поездок, кроме перемещений к месту работы, учебы и по другим личным надобностям, добавляется значительное количество дачных поездок. Большое влияние на окончательный выбор населением определённого вида транспорта оказывает такой неценовой фактор конкуренции, как удобство и надежность расписания. Для населения, совершающего ежедневные поездки в пригородном сообщении на работу и учебу, основным видом транспорта является железнодорожный из-за его высокой провозной способности, надежности и регулярности движения. Велика его социальная роль в перевозках городского населения на дачные участки, к местам массового отдыха. По данным социологических опросов, более 41% пассажиров пригородных поездов совершают поездки на работу и учебу, около 29% – на дачу. Более 45% всех пригородных пассажиров практически ежедневно пользуются железнодорожным транспортом [8, с. 402].

Начиная с 2003 г. наблюдается постепенное уменьшение количества пассажиров, перевезенных в пригородном сообщении со среднегодовым темпом снижения 101,9%. При этом среднегодовой темп роста расходов на осуществление пригородных перевозок составил 118,9%, а полученных доходов – 116,0%, то есть опережение составило 2,5%, результатом чего является увеличение негативного финансового результата в среднем на 19,4% в год¹. Такая ситуация является следствием несоответствия затрат на перевозку одного пассажира и полученного дохода, а также отсутствием действенного механизма компенсации за перевозку льготных категорий пассажиров.

Пригородные перевозки при жестком регулировании тарифов и отсутствии необходимой компенсации расходов на их осуществление для железнодорожного транспорта

¹ Расчет на основе данных УЗ [12].

являются экономически невыгодными. В 2012 г. дотация отрасли на среднестатистическую поездку одного пассажира составила 9,5 грн. По оценкам специалистов УЗ, действующие тарифы на перевозки в пригородном

сообщении могут рассматриваться как демпинговые на рынке транспортных услуг: по сравнению с автотранспортными тарифами они в 1,5-4,0 раза меньше (по данным работы [12]).

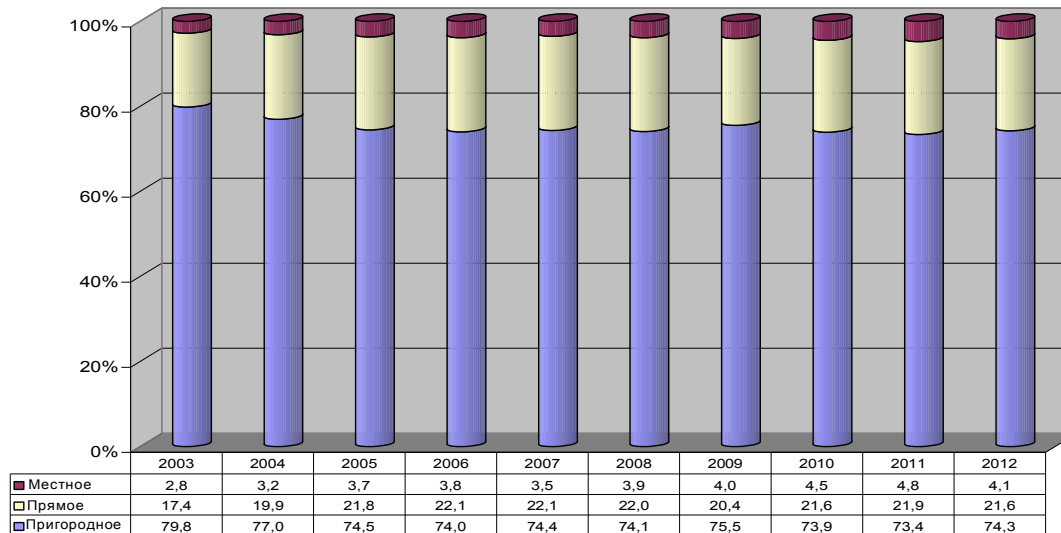


Рис. 3. Структура перевозок пассажиров железнодорожным транспортом по сообщениям (по данным работы [12])

Не вызывает сомнений, что основной причиной убыточности пригородных перевозок является низкий уровень тарифов, который обуславливается низким уровнем доходов населения. Так, по сравнению с РФ на расстояния до 20 км тарифы ниже в 1,4-1,7 раз, до 50 км – в 2,3 раза, до 150 км – в 2,4 раза. При этом РЖД получает дотации за перевозку пассажиров и по этим тарифам, поскольку они не соответствуют экономически обоснованному уровню.

Однако низкие доходы от пригородных перевозок в определённой степени являются следствием халатности, поскольку, по оценкам специалистов УЗ, 10% пассажиров являются безбилетными, а это составляет примерно 33,3% от количества «платных» пассажиров пригородных поездов (расчет на основе исследования [13]). Таким образом, увеличить доходы от пригородных перевозок можно за счет улучшения контроля над оплатой проезда пассажирами, так как это принято в РФ, странах ЕС и др. Сложное финансово-экономическое положение железнодорожного транспорта вынудит руководство отрас-

ли уделить внимание этому направлению повышения доходов от пригородных пассажирских перевозок.

Одной из целей программы реформирования железнодорожного транспорта является обеспечение их безубыточности, поэтому формирование альтернатив развития пригородного сообщения (без учёта льготных категорий населения) должно основываться на прогнозировании как численности «платных» пассажиров, так и уровня тарифов на их перевозку.

Альтернатива 1 – сохранение текущих тенденций – должна рассматриваться как негативная, поскольку отсутствие действенного механизма компенсации расходов железнодорожного транспорта на пригородные перевозки может привести к их постепенному сворачиванию, прежде всего, из-за выбытия (списания) подвижного состава.

Альтернатива 2 – постепенное повышение тарифов на перевозку пассажиров в пригородном сообщении – может рассматриваться как оптимистическая только при условии повышения уровня платежеспособности

населения, иначе увеличится число безбилетных пассажиров или произойдет их переориентация на автомобильный транспорт.

На перевозки в дальнем сообщении (международные и внутригосударственные) приходится до 25% от общего количества перевезенных пассажиров железнодорожным транспортом (рис. 3). По данным социологических опросов, 35% поездок пассажиров связаны с посещением родственников и друзей, 33% – с командировками и 21% – с поездками к месту отдыха [8, с. 404]. Значительные расстояния в Украине и низкая платежеспособность населения дают железнодорожному транспорту неоспоримые преимущества не только перед автомобильным, но и перед авиационным. Так, в 2012 г. объемы перевозки железнодорожным транспортом превышали авиационный в 15,4 раза (расчет на основе данных работы [1]). Это позволяет говорить об отсутствии конкуренции между авиационным и железнодорожным транспортом при осуществлении перевозок на дальние расстояния на современном этапе.¹

Перевозки железнодорожным транспортом в дальнем сообщении имеют ту же проблему, что и в пригородном: превышение убытков над получаемым доходом. Исследователи отмечают, что в Украине проезд в дальнем сообщении самый дешевый среди стран СНГ: стоимость поездки во внутреннем сообщении на расстояние 700 км в скором нефирменном поезде в плацкартных и купейных вагонах ниже примерно в 5 раз по сравнению с РФ, а в вагонах СВ – ниже почти в 2,5 раза [12].

Одной из целей программы реформирования железнодорожного транспорта является обеспечение безубыточности пассажирских перевозок для создания в дальнейшем пассажирских компаний, поэтому формирование альтернатив развития дальнего сообщения (без учёта льготных категорий насе-

¹ Ситуация может постепенно меняться при увеличении платежеспособности населения Украины, ухудшении качества пассажирских перевозок, а также вследствие политики министерства инфраструктуры Украины, что изменит соотношение «цена-качество-время» в пользу авиационных перевозок. Попытки по популяризации авиационных перелетов внутри государства предпринимал еще Г. Кирпа.

ния) должно основываться на прогнозировании как численности пассажиров, так и уровня тарифов на перевозку.

Альтернатива 1 – сохранение текущих тенденций – должна рассматриваться как негативная, поскольку отсутствие действенного механизма компенсации расходов железнодорожного транспорта на дальние перевозки приводит к постепенному устареванию подвижного состава, а также недовольству пассажиров уровнем сервиса. При сохранении текущих тенденций останется необходимость в государственном субсидировании перевозок «платных» пассажиров в дальнем сообщении, что будет способствовать повышению износа подвижного состава и, как следствие, уменьшать возможности железнодорожного транспорта осуществлять пассажирские перевозки в дальнем следовании с необходимыми объемами и качеством.

Альтернатива 2 – повышение тарифов на перевозку пассажиров в дальнем сообщении – может рассматриваться как оптимистическая только при условии повышения уровня платежеспособности населения и сохранении высокой потребности населения в перевозках в дальнем сообщении железнодорожным транспортом.² В Украине в дальнем сообщении наблюдается тенденция перекалывания социальных обязательств государства на пассажиров с не самым высоким уровнем доходов,³ что не является правильным. Кроме

² Территория Украины является достаточно большой, чтобы сделать автомобильные перевозки в дальнем сообщении неудобными и утомительными и относительно маленькой, чтобы возникло существенное преимущество у авиационного транспорта (как в США), поэтому будет сохраняться высокая потребность населения в поездках железнодорожным транспортом в дальнем сообщении.

³ В июле 2013 г. произошло повышение тарифов на перевозки пассажиров во внутреннем и международном сообщениях во всех категориях вагонов кроме СВ, вагонов поездов «Интерсити+» и пригородных поездах. Таким образом, повышение коснулось только пассажиров со средним и ниже среднего уровнем достатка, что противоречит принципам социальной справедливости и не соответствует европейским стандартам, согласно которым больше платить должны «богатые», а не перекалывать большую часть расходов на формирующий средний класс.

этого, уровень повышения тарифов должен быть одинаковым для всех регионов Украины, а не дифференцированным.¹

Перевозка льготных категорий пассажиров является одной из основных «расходных» статей железнодорожного транспорта Украины, прежде всего, в пригородном сообщении. Это связано с тем, что железнодорожный транспорт является наиболее социально ориентированным видом транспорта, обеспечивая в полном объеме перевозки (в том числе и в поездах «Интерсити+») 26 льготных категорий населения, что в дальнем сообщении составляет около 8% от всех перевозок пассажиров за год, а в пригородном – около 70% (по данным УЗ [12]). При этом «официальное» количество перевезенных льготных категорий населения возрастает при снижении общего количества перевезенных пассажиров железнодорожным транспортом. Так, в период с 2005 по 2011 г. среднегодовой прирост количества перевозок пассажиров льготных категорий (учтенных) составлял 1,9%, а среднегодовое снижение общего количества пассажиров составило 0,7%. Удельный вес перевозок также возрастает: от 12,1% в 2003 г. до 15,5% в 2009 г. и 14,2% в 2012 г.²

Затраты по перевозке льготных категорий населения должны компенсироваться из государственного и местных бюджетов.³ Однако компенсация осуществляется несвоевременно и не в полном объеме (рис. 4). Основная причина – это слабая доходная база местных бюджетов и отсутствие наказания за неосуществление платежей, закрепленное соответствующими нормативно-правовыми актами. Следствием этого является то, что при планировании их расходной части (бюджетов всех уровней) суммы компенсации железным дорогам за перевозку льготных категорий населения закладываются не в полном объеме. Так, в 2012 г. задолженность администраций составила 171,8 млн грн (ком-

¹ Обычно в Украине тарифы повышаются с учётом региональной направленности поездов: более высокие на восток и юг Украины и значительно меньше – в западные регионы.

² Расчет на основе данных УЗ [12].

³ В соответствии со ст. 9 Закона Украины «О железнодорожном транспорте».

пенсировано 44,0% от необходимой суммы), Министерства образования и науки Украины – 144,4 млн грн (в том числе за проезд студентов – 106 млн грн, детей в возрасте от 6 до 14 лет – 38,4 млн грн; компенсировано за все льготные категории – 14,7%), Верховного Совета Украины – 0,35 млн грн [28]. Такая «необязательность» государства и государственных органов приводит к тому, что более 60% от стоимости предоставленных услуг по перевозке льготных категорий населения финансируется железнодорожным транспортом за счет перекрёстного субсидирования.

Определение суммы компенсации за перевозку льготных пассажиров осуществляется на основе оформленных проездных документов. При осуществлении перевозок в дальнем (местном и прямом) сообщении учёт охватывает 100% льготников, а в пригородном сообщении, по оценкам экспертов, получают билеты не более 37% пассажиров (20% «платных» и 17% льготных пассажиров) [13]. Это приводит к тому, что сумма необходимой компенсации занижается почти в 4 раза.

Одним из положений программы реформирования железнодорожного транспорта является ликвидация перекрестного субсидирования. Механизм перекрестного субсидирования предполагает покрытие убытков от пассажирских перевозок, связанных с относительной дешевизной плацкартных вагонов, за счет прибыли от грузовых перевозок. Однако возникает закономерный вопрос: так ли «вреден» механизм перекрёстного субсидирования пассажирских перевозок, так как их дотирование (не только льготных категорий населения) осуществляется во всех странах, в том числе и ЕС из государственного и местных бюджетов? При этом перекрёстное субсидирование может рассматриваться как своеобразный налог на роскошь, когда социальные обязательства перекладываются в виде тарифов на грузоотправителей, то есть на коммерческие структуры [14]. Кроме этого, в мировой практике существует всего два вида субсидирования пассажирских перевозок – перекрестное и прямое бюджетное, поэтому отказ от одного вида подразумевает автоматический переход к другому. Существует и третий вариант – полный отказ от субсидирования и, соответственно, поднятие

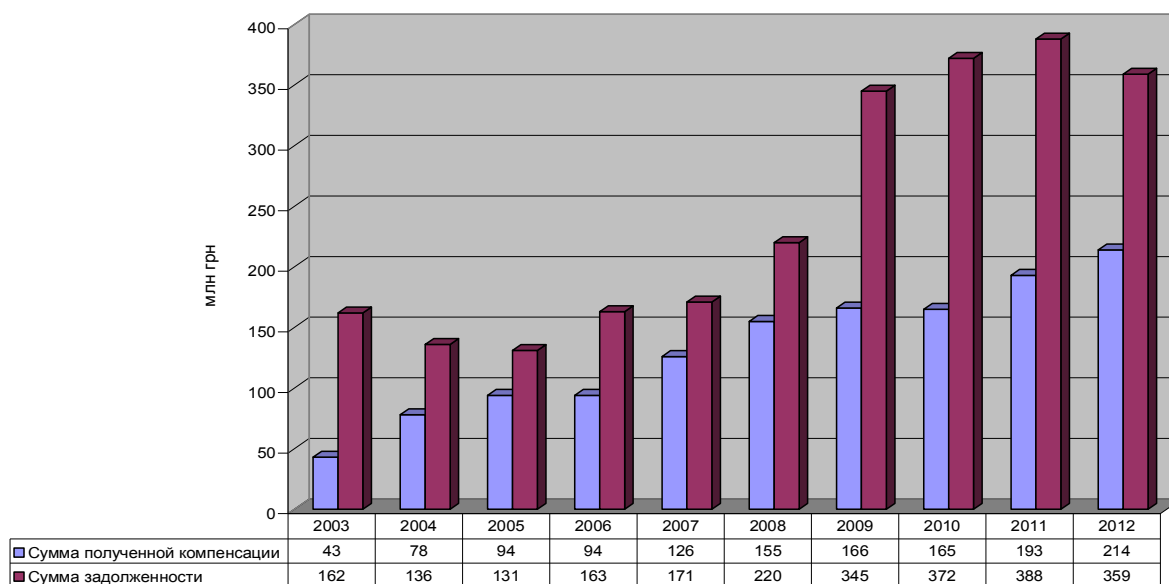


Рис. 4. Динамика компенсации затрат железнодорожного транспорта от перевозки льготных категорий населения (на основе данных исследования [11])

железнодорожных тарифов не менее чем в 8,27 раз.¹ Это сделает железнодорожный транспорт недоступным для большей части населения Украины (низкая платежеспособность) и вызовет негативный социально-политический резонанс.

Программа реформирования железнодорожного транспорта Украины предполагает полный отказ от практики перекрестного субсидирования, поэтому анализ возможных альтернатив следует рассматривать применительно к изменению расходов на перевозку льготных категорий населения.

Альтернатива 1 – сохранение текущих тенденций – предусматривает сохранение количества льготных категорий населения, имеющих право на бесплатный проезд. При сохранении текущего перечня льготных категорий населения, имеющих право на бесплатный проезд на железнодорожном транспорте, будет происходить уменьшение количества таких пассажиров в результате снижения численности населения Украины. В то же время старение населения будет способствовать увеличению количества пенсионеров,

¹ Расчет на основе данных о доходах и расходах на перевозку одного пассажира в 2012 г. (по данным работы [12]).

неблагополучная экологическая ситуация и нарушение норм охраны труда – увеличению количества лиц с ограниченными возможностями, что отразится на темпах уменьшения численности льготных категорий населения Украины. Данная альтернатива должна рассматриваться как негативная, реализация которой не позволит не только развивать пассажирские перевозки, но и осуществлять их с необходимым качеством.

Альтернатива 2 – уменьшение расходов железнодорожного транспорта на перевозку льготных категорий населения – может быть связана, прежде всего, с уменьшением количества льготных категорий, имеющих право на бесплатный проезд железнодорожным транспортом.

Одним из возможных путей обеспечения полной компенсации затрат железнодорожного транспорта на перевозку льготных категорий населения является приведение в соответствие количества перевозимых льготников реальным возможностям финансирования за счет уменьшения их количества. Лишение возможности бесплатного проезда на железнодорожном транспорте значительного числа людей вызовет социальные протесты, поэтому государство не пойдет на это. Однако после отделения грузовых перевозок

в результате реализации программы реформирования и, соответственно, уменьшения получаемых доходов отрасль не сможет брать на себя расходы по выполнению социальных обязательств государства, поэтому необходимость сокращения количества льготных категорий является объективной.

Анализ показывает, что пассажирские перевозки в Украине пока не могут быть прибыльными, что предполагает сохранение их субсидирования (дотирования) из государственного бюджета. Кроме этого, руководство УЗ отмечает, что необходимо выделять средства из государственного и местных бюджетов на обновление подвижного состава, задействованного в пригородном сообщении.¹ Однако вызывает очень большие сомнения возможность выделения необходимых сумм.

Проблема реализации процесса реформирования железнодорожного транспорта Украины. Необходимость реформирования не вызывает сомнений ни у исследователей транспортной отрасли, ни у специалистов-практиков. Невнимание руководства государства к нуждам железнодорожного транспорта, иллюзия его «вечности» и неизменности привели к возникновению целого комплекса проблем.

Проблема 1. Недостаточный объем инвестиций не только для расширенного, но и простого воспроизводства основных фондов. Потребность в финансировании в период 2001-2012 гг. удовлетворялась в среднем на 42,2%. При этом в 2011 г. (интенсивная подготовка ЕВРО-2012) – на 60,6%, а в 2012 г. – только на 40,0% [12].

Для решения этой проблемы необходимо возобновление принципа простого воспроизводства за счет как использования собственных средств (амортизационных отчислений на реновацию), так и вовлечения финансовых ресурсов из внешних источников. По оценкам экспертов УЗ, за счет собственных средств отрасль может профинансировать не более 33% необходимых инвестиций

¹ В плане капитальных инвестиций на 2013 г., разработанном УЗ, предложено выделение из местных бюджетов свыше 5,4 млрд грн на обновление пригородного подвижного состава (покупка 23 электропоездов постоянного напряжения ЕПЛ-2Т, 30 электропоездов переменного напряжения ЕПЛ-9Т, 22 рейсовых автобусов) [12].

[21, с. 8], что в условиях критического состояния ОПФ является недостаточным.

Проблема 2. Необходимость увеличения парка вагонов и локомотивов для удовлетворения потребностей в грузовых и пассажирских перевозках (необходимые инвестиции оцениваются в размере 152,4 млрд грн [13]).

Анализ тенденций производства основных видов продукции промышленности выявил необходимость до 2020 г. в наращивании необходимого парка вагонов для их перевозки железнодорожным транспортом. Кроме этого имеется проблема обновления уже существующего вагонного парка (физический износ вагонов инвентарного парка составляет 86%, в том числе полувагонов² – 88%) [12]. Уже сейчас существует нехватка грузовых вагонов, а дефицит в 10 тыс. вагонов приводит к потере примерно 15 млрд т/км грузооборота и 1,6 млрд грн выручки [13, с. 4].

Также существует необходимость обновления парка локомотивов. По данным УЗ, износ парка магистральных тепловозов составляет 99,6%, маневровых тепловозов – 98,2%, электровагонов – 90,7%. До 2015 г. из инвентарного парка из-за морального и физического износа будут исключены 195 электровагонов и 340 тепловозов [12]. Критический уровень износа остро ставит вопрос об инвестициях. Так, по оценкам специалистов УЗ, необходимые инвестиции в закупку локомотивов должны составить до 2015 г. не менее 38,4 млрд грн, а до 2020 – 68,4 млрд грн.

Необходимость таких значительных инвестиций в подвижной состав является результатом не только потенциально возможного увеличения объемов перевозок, но и, как было отмечено выше, систематического недофинансирования отрасли. С 2000 г., по оценкам европейских экспертов, в странах ЕС сменилось два поколения подвижного состава [11], а в Украине – значительная часть подвижного состава эксплуатируется за пределами нормативного срока эксплуатации (в 2012 г. – 46% полувагонов (до 2015 г. будут подлежать списанию 94%), грузовых электровагонов – 75%, магистральных тепловозов – 91%) [12].

Проблема 3. Необходимость модернизации инфраструктуры (рассмотрена ранее).

² Наиболее востребованный тип вагонов.

Таким образом, необходимость реформирования железнодорожного транспорта Украины является объективно необходимой. Ситуацию с реформированием железнодорожной отрасли в Украине уже сравнивают с лечением больного, которому давно поставили диагноз и назначили операцию, но его лечащие врачи постоянно меняются и каждый новый предлагает сделать хирургическое вмешательство как-то по-своему. Доктора к решительным действиям не приступают, терапевтическое лечение не помогает, а пациент продолжает мучиться и хромать [29].

Основные направления реформирования железнодорожного транспорта были заложены в «Концепции государственной программы реформирования железнодорожного транспорта», одобренной распоряжением КМУ от 27.12.2006 г. №651-р. В ней были выделены следующие проблемы, которые необходимо решить для обеспечения дальнейшего развития отрасли: несовершенство нормативно-правовых актов, регулирующих деятельность железнодорожного транспорта, и несоответствие его организационной структуры условиям развития рыночной экономики; перекрестное субсидирование убыточных пассажирских перевозок за счет грузовых; недостаточная прозрачность финансовой деятельности отрасли; низкий уровень конкуренции на рынке железнодорожных перевозок.

Одной из целей принятия программы реформирования железнодорожного транспорта признавалась необходимость преодоления отставания в развитии сети украинских железных дорог от железных дорог стран ЕС и России, которые сегодня находятся на разных этапах реформирования.

Также отмечалось, что проведение рыночных преобразований на железнодорожном транспорте будет способствовать ускорению темпов европейской интеграции, налаживанию более тесного международного экономического сотрудничества и повышению конкурентоспособности украинских железных дорог на рынке транспортных услуг, даст возможность эффективно использовать выгодное геополитическое расположение Украины, а также сбалансировать интересы железных дорог и потребителей их услуг.

В дальнейшем реформирование железнодорожного транспорта пошло согласно Директивам Европейского парламента и

Совета ЕС (которые одобрены Распоряжениями КМУ от 11.06.2008 г. №821-р и от 15.04.2009 г. №408-р), а также рекомендациям Всемирного банка, Европейского банка реконструкции и развития и находится под их постоянным мониторингом.

Постановлением КМУ № 1390 от 16.12.2009 г. была утверждена Государственная программа реформирования железнодорожного транспорта на 2010-2019 гг., целью реализации которой было создание новой организационно-правовой и экономической модели управления железнодорожным транспортом, развитие конкурентной среды на рынке железнодорожных услуг, повышение эффективности его функционирования, удовлетворение потребностей национальной экономики и населения в перевозках, улучшение их качества и уменьшения размера транспортной составляющей в стоимости товаров и услуг [2].

Главные положения программы реформирования основаны на директивах ЕС и согласуются с тенденциями развития железнодорожного транспорта в европейских странах. В результате реализации данной программы из системы управления УЗ будут отделены наиболее рентабельные грузовые перевозки, а отрасль останется с фактически полностью изношенной инфраструктурой, подвижным составом, убыточными пассажирскими перевозками и малоприбыльными грузовыми, регулирование тарифов на которые будет осуществлять государство. При этом надежды на государственное финансирование являются призрачными.¹

В рамках реализации данной программы был принят Закон «Об особенностях создания государственного акционерного общества железнодорожного транспорта общего пользования» от 23.02.2012 г. №4442-VI, преобразовывающий УЗ в хозяйственную компанию рыночного типа путём объедине-

¹ До сих пор не разработан действенный механизм покрытия убытков железнодорожного транспорта от осуществления пассажирских перевозок, не выполняются нормы Закона Украины «О железнодорожном транспорте», предусматривающие обновление подвижного состава для пассажирских перевозок за счет бюджетных средств, отсутствует финансовая поддержка государства модернизации инфраструктуры железнодорожного транспорта и др.

ния ее имущества и предпринимательской деятельности с целью получения прибыли – публичное акционерное общество железнодорожного транспорта общего пользования (далее – ПАО). Учредителем ПАО является государство в лице Кабинета Министров Украины.

По другим позициям программы реформирования железнодорожного транспорта происходит существенное отставание от запланированных сроков, что приводит к необходимости ее корректировки. Сейчас опять возникла опасность изменения стратегии развития отрасли вследствие проблемы геополитического выбора, стоящей перед Украиной. Возможности реализации и последствия для железнодорожного транспорта реального выбора исследованы ранее в работе [16], поэтому в данной статье не рассматривались.

Заключение

Проведенный анализ основных факторов, влияющих на производственные и финансово-экономические процессы в отрасли, показал, что

1) на железнодорожном транспорте существуют системные проблемы, которые отрасль самостоятельно решить не может: недостаточное финансирование простого и расширенного воспроизводства основных фондов (инфраструктуры и подвижного состава) и отсутствие действенного механизма компенсации расходов на осуществление социально значимых пассажирских перевозок из Государственного и местных бюджетов и сохранение практики перекладывания расходов, связанных с их реализацией, на железнодорожный транспорт;

2) выделенные системные проблемы оказывают и будут оказывать в будущем негативное влияние на эффективность функционирования отрасли, которое проявляется в снижении возможностей железнодорожного транспорта осуществлять перевозки в необходимых объемах и с требуемым качеством. Однако их воздействие может быть постепенно нивелировано в результате принятия необходимых управленческих решений как на уровне отрасли, так и государственных органов;

3) альтернативы развития основных факторов, формирующих уровень эффективности железнодорожного транспорта, должны стать основой разработки сценариев будущего отрасли. При этом построение сценариев

будущего должно осуществляться с учетом финансовых возможностей и последствий, которые возникнут в результате реализации различных альтернатив, связанных с изменением спроса на грузовые и пассажирские перевозки, а также возможностей их осуществления.

Литература

1. Державний комітет статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
2. Трансформація економіки та транспорт України / Ю.М. Цветов, М.В. Макаренко, М.Ю. Цветов, О.В. Левченко та ін. – ДЕТУТ, 2012. – 180 с.
3. Колесникова Н.М. Адаптивно-гармонізаційний механізм ціноутворення на залізничному транспорті: формування, функціонування та розвиток: моногр. / Н.М. Колесникова. – К.: КУЕТТ, 2006. – 564 с.
4. Богомолова Н.І. Фінансова стратегія розвитку залізничного транспорту: сутність та особливості формування / Н.І. Богомолова // Ефективна економіка. – 2012. – № 1 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/index.php?operation=1&iid=881>.
5. Дикань В.Л. Реформирование железнодорожного транспорта (стратегия преобразований в системе управления отраслью) / В.Л. Дикань, Д.І. Бойко // «Бизнес-информ». – 2000. – № 11-12. – С. 48-50.
6. Ейтутіс Г.Д. Теоретико-практичні основи реформування залізниць України: моногр. / Г.Д. Ейтутіс. – Ніжин: ТОВ АСПЕКТ Поліграф, 2009. – 240 с.
7. Лapidус Б.М. Основные направления экономических исследований на железнодорожном транспорте в условиях его кардинального реформирования / Б.М. Лapidус, И.С. Беседин, Л.А. Мазо // Вестник ВНИИЖТ. – 2004. – № 3. – С. 3–13.
8. Экономика железнодорожного транспорта / Н.П. Терёшина, В.Г. Галабурда, М.Ф. Трихунков и др.; под ред. Н.П. Терёшиной, Б.М. Лapidуса, М.Ф. Трихункова. – М.: УМЦ ЖДТ, 2006. – 802 с.
9. Кравченко О.О. Сценарне фінансове планування і прогнозування на залізничному транспорті: моногр. / О.О. Кравченко. – К.: ДЕТУТ, 2013. – 300 с.
10. Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010-



2019 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua>.

11. Сирийчик Т. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / Т. Сирийчик, А. Фургальські, Ч. Клімкевич, М. Камола, Т. Дяченко, М. Пугачов, О. Філіпенко; за ред. М. Свенчіцкі. – К.: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.

12. Официальный сайт «Укрзалізниця» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uz.gov.ua/>.

13. Железнодорожный транспорт. Стратегическая диагностика. Предпосылки реформирования. – К., 2011. – 43 с.

14. Сичов В.О. Залізнична реформа: веління часу або Європи? [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://railway-publish.com/upload/site1/files/cichov_gd_reforma.pdf.

15. Потреба залізничного транспорту в інвестиціях з 1992 р. задовольняється на 25-30%, – «Укрзалізниця» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.rbc.ua/ukr/newsline/show/potrebност_zh_d_transporta_v_investitsiyah_s_1992_g_udovletvoryaetsya_na_25_30_ukrzaliznytsya_1190032872.

16. Кравченко О.А. Проблемы создания инфраструктурных условий для развития торгово-экономических отношений Украины с ЕС и ТС: железнодорожный транспорт / О.А. Кравченко // Экономика промышленности. – 2013. – № 1–2 (61–62). – С. 262–273.

17. «Кредит-Рейтинг» знизив річний прогноз зростання промислового виробництва з 2,2 до 1,2% [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.credit-rating.ua/ua/analytics/opinion/13340/>.

18. Здравствуй, рецессия! [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://minprom.ua/articles/first_news104375.html.

19. Эксперты в черговий раз погіршили прогноз зростання української економіки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://tsn.ua/groshi/eksperti-v-chergoviy-raz-pogirshili-prognoz-zrostannya-ukrayinskoyi-ekonomiki-294136.html>.

20. Украина: Спад в промышленных масштабах [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://forum.polismi.org/index.php?topic/5710-%D1%83%D0%BA%D1%80%D0%B>

[0%D0%B8%D0%BD%D0%B0-%D1%81%D0%BF%D0%B0%D0%B4-%D0%B2-%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%BC%D1%8B%D1%88%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8B%D1%85%D0%BC%D0%B0%D1%81%D1%88%D1%82%D0%B0%D0%B1%D0%B0%D1%85/](http://forum.polismi.org/index.php?topic/5710-%D1%83%D0%BA%D1%80%D0%B0-%D1%81%D0%BF%D0%B0%D0%B4-%D0%B2-%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%BC%D1%8B%D1%88%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8B%D1%85%D0%BC%D0%B0%D1%81%D1%88%D1%82%D0%B0%D0%B1%D0%B0%D1%85/).

21. Реформування залізничного транспорту України. – К., 2012. – 24 с.

22. Модернізаційні пріоритети реформування транспортно-дорожнього комплексу в Україні / О.В. Собкевич, К.М. Михайличенко, О.Ю. Ємельянова. – К.: НІСД, 2013. – 32 с.

23. Столбецов О.Б. Транзитний потенціал залізниць України як рушійна сила до удосконалення роботи прикордонних передавальних станцій на сучасному етапі / О.Б. Столбецов, Ф.Г. Ткачев // Збірник наукових праць УкрДАЗТ, 2010. – Вип. 112. – С. 157–162.

24. Транспорт і зв'язок України – 2011 / під ред. Н.С. Власенко. – К.: Держстат України, 2012. – 273 с.

25. Укрзалізниця повинна поменяти об'єм мисли, а не тариф [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://loglink.ru/news/10088>.

26. «Пространство 1520» – связующее звено между ЕС и АТР [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://forum1520.com/ru/2012/press/releases/?ELEMENT_ID=382.

27. «Україна: Дослідження щодо сприяння торгівлі і транзиту», підготовлено Світовим банком в рамках Голландського гранту «Україна: підтримка конкурентоспроможності через планування капітальних видатків, державне управління фінансовою діяльністю та сприяння торгівлі і транзиту». – К., 2010. – 120 с.

28. Укрзалізниця вимагає повернути їй понад 316 млн. грн за перевезення пільгових категорій населення [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://vaar.org.ua/?p=10694>.

29. Будущее Украинских железных дорог. Что за открывающейся дверью? [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.magistral-uz.com.ua/articles/buduwee-ukrainskih-zheleznyh-dorog--chto-za-otkrывajuwejsja-dverju.html>.

Представлена в редакцию 04.09.2013 г.