

Н. І. Горбаль, М. М. Заремба, С. Б. Романишин
Національний університет “Львівська політехніка”

ОСНОВНІ ПРОБЛЕМИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПАТ “УКРЗАЛІЗНИЦЯ” ТА РЕКОМЕНДОВАНІ ШЛЯХИ ЇХ ВИРІШЕННЯ

© Горбаль Н. І., Заремба М. М., Романишин С. Б., 2017

Розглянуто сучасний стан, основні ключові засади функціонування ПАТ “Укрзалізниця”, нововведення організації, які вплинули на стан галузі. Визначено головні проблеми функціонування підприємства, які необхідно кардинально вирішувати. Проаналізовано чинну тарифну систему та її основні недоліки. Рекомендовано застосувати нову тарифну систему, що передбачає відхід від трьох класів поділу тарифів і запровадження універсального тарифу. Проаналізовано специфіку залізничних перевезень у різних країнах, зокрема й в Україні. Запропоновано реалізацію проекту з оновлення транспортного складу “Укрзалізниця” на умовах оперативного лізингу та рекомендовано зміцнювати відносини з європейськими країнами задля залучення інвесторів. Рекомендовано модифікувати законодавчу базу щодо регулювання залізничного транспорту.

Ключові слова: залізниця, залізничний транспорт, монополія, перевезення, інновації, тариф, реформа, модернізація.

MAIN PROBLEMS OF PJSC “UKRZALIZNYTSIA” FUNCTIONING AND RECOMMENDED SOLUTIONS

© Horbal N. I., Zarembo M. M., Romanyshyn S. B., 2017

Railways nowadays remain the leading mode of transportation in Ukraine, providing more than 80 % of freight and around 50 % of passenger traffic. The monopolist – JSC “Ukrzaliznytsia” – has a huge impact on the economy of the state. Railways production and processing facilities form a complex infrastructure, which is based on the rail network that meets the national needs in transportation. Nowadays “Ukrzaliznytsia” unites five regional branches. Taking to account the scale and importance of the enterprise for the state, identifying the main problems of the sector and their solutions is extremely important.

The article reviews the current state, basic core principles of “Ukrzaliznytsia” operation and innovation of the organization which have affected the industry. The basic problems of the enterprise are to be fundamentally addressed. The current railways tariff system and its main drawbacks are analyzed. It is recommended to apply the new tariff system, which provides three classes of tariffs and the introduction of a universal fare. Specificity of rail transport in different countries, including Ukraine, is analyzed. A project to upgrade the transport of “Ukrzaliznytsia” in terms of operational leasing is described. Strengthening of relations with European countries in order to attract investors is recommended. It is recommended to modify the legal framework for the regulation of rail transport.

Rail transport in Ukraine has several problems, the main of which are the lack of investments in the renewal of fixed capital, low incentives to reduce operating costs, lack of competition, demolition of infrastructure, high social costs. Assessing the state of the railways, the government has stated the need to reform the entire system.

The most significant problem is the tariffs increase, which have been changed by the Ministry each year. Overall, since 2010 tariffs have increased up to 2.3 times and cargo base fell by 28 %. Growth of rates is a normal situation, but only when it is transparent and reasonably predictable. An updated tariff system should: be transparent and predictable; provide insignificant changes in tariffs, in order not to cause the reduction of freight; changes to the rate should correspond with market conditions.

To solve the problems of the industry active cooperation with the European Railway Agency (ERA) is highly recommended, in particular in order to find investors. “Ukrzaliznytsia” needs modernization and renewal, thus replacement of more than 20 thousand of wagons is proposed. To implement this, it would be reasonable to accept the offer for modernization of the American corporation “General Electric”.

Key words: railway, railway transport, monopoly, transportation, innovation, tariff, reform, modernization.

Постановка проблеми. Залізничний транспорт до сьогодні залишається провідним видом транспорту в Україні. Представлений основним монополістом ПАТ “Укрзалізниця”, він справляє неабиякий вплив на економіку держави. Виробничо-технологічний комплекс залізничного транспорту є складною інфраструктурою, основа якого – мережа залізниць, що безпосередньо забезпечують потреби в перевезеннях. У наш час “Укрзалізниця” об’єднує п’ять регіональних філій: Львівську, Південно-Західну, Південну, Придніпровську та Одеську. З урахуванням масштабів та важливості діяльності аналізованого підприємства для держави, виявлення основних проблем функціонування галузі та шляхів їх вирішення є актуальним.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Багато праць із цієї проблематики, як правило, містять теоретичні дослідження загальних питань функціонування та регулювання залізничної галузі як монополії. Значний внесок у дослідження тематики зробили такі вчені, як Л. С. Головкова, М. І. Данько, М. В. Макаренко, Т. А. Мукмінова, Л. О. Позднякова та інші [1–6]. Ці автори розглянули актуальні проблеми функціонування залізничного транспорту, проте не запропонували системного їх вирішення.

Відповідно до Закону України “Про природні монополії” природна монополія – стан товарного ринку, за якого задоволення попиту на цьому ринку є ефективнішим за умови відсутності конкуренції внаслідок технологічних особливостей виробництва, а товари (послуги), що виробляють суб’єкти природних монополій, не можуть бути замінені у споживанні іншими товарами (послугами) [7]. Однією з основних проблем під час аналізування монополій є те, що сьогодні ще не виділено чітких ознак різних видів монополій. Зазвичай не виокремлюють природної монополії за рідкістю або унікальністю природних умов і ресурсів, але вважають, що існування такої структури зумовлено економічною вигодою (вигодою держави). Тому можна стверджувати, що природні монополії існують у зв’язку з централізованою політикою держави.

Деякі українські учені-економісти розглядають “Укрзалізницю” не як монополію, а як організацію, до складу якої входить одна монопольна компонента – експлуатація залізничних доріг. На доказ цього наводять аргумент, що у виконанні пасажирських перевезень на великі відстані залізничний транспорт частково конкурує з авіаційним, річковим та автомобільним. На нашу ж думку, “Укрзалізниця” функціонує і на монопольному (надання послуг користування залізничною інфраструктурою), і на конкурентному (вантажних та пасажирських перевезень, будівельної індустрії тощо) ринках. Однак більша частина галузі залишається монополізованою, що призводить до дестимулювання підвищення якості, гальмування НТП, радикального підвищення цін тощо.

З початку розвитку залізничного транспорту вважали, що найоптимальнішим для нього є державне управління, тому до середини ХХ ст. всі залізничні шляхи були націоналізовані, але, починаючи з 80-х років ХХ ст., збитки залізниць зростали, і значна фінансова підтримка їм не допомогла, бо для державного бюджету це завжди істотна стаття витрат. Тому оптимальним рішенням була їх приватизація, що і зробили багато держав.

Цілі статті. Метою дослідження є аналізування сучасного стану ПАТ “Укрзалізниця”, оцінювання перспектив розвитку підприємства, виявлення основних проблем функціонування галузі та шляхів їх вирішення.

Виклад основного матеріалу дослідження. Навіть із урахуванням боргів, зношеності технологічного складу та інших негативних аспектів підприємства, “Укрзалізниця” та її залізничні шляхи забезпечують необхідний для національної економіки обсяг перевезень і поставок. Залізничний транспорт є цілковитим лідером за обсягами вантажо- та пасажирообігу серед інших видів вітчизняного транспорту, забезпечуючи більше ніж 80 % вантажоперевезень і приблизно 50 % пасажирських перевезень у країні [1]. В українських залізницях значна протяжність і багато шляхів сполучення, тому ПАТ “Укрзалізниця” має істотний потенціал вантажних перевезень.

Це засвідчує й аналізування результатів діяльності підприємства в 2014–2016 рр. (табл. 1), що показало динаміку зростання загального вантажообігу на 3893,8 млн грн., приріст пасажирських перевезень на 222,1 млн грн., а також отримання прибутку 303 млн грн.

Таблиця 1

Основні показники діяльності ПАТ “Укрзалізниця” за 2014–2016 рр., млн грн. [9]

| Показники | Роки | | |
|-----------------------------------|----------|----------|--------|
| | 2014 | 2015 | 2016 |
| Загальний вантажообіг | 247286,0 | 238205,2 | 242099 |
| Пасажирські перевезення | 5194,7 | 6031,2 | 6253,3 |
| Доходи від реалізації перевезень | 49455,6 | 60125,2 | 62000 |
| Витрати від реалізації перевезень | 46240,5 | 54337,6 | 58400 |
| Чистий прибуток | -3631, 1 | -3441, 5 | 303,0 |

За 2016 р. Укрзалізниця перевезла 86,8 млн пасажирів у далекому сполученні, 351,9 млн пасажирів у приміському сполученні, залучено 36 додаткових поїздів на зимові свята. Особливою заслугою є економія 500 млн грн. завдяки ProZorro (системна реформа тендерного процесу в електронних публічних та державних закупівлях в Україні. Систему ProZorro та авторські права на неї “передано народу України (державі)” згідно з меморандумом) [8].

Не менш важливими є нововведення Укрзалізниці. Нещодавно вітчизняний виробник – Крюківський вагонобудівний завод (КВБЗ) – випустив електропоїзд ЕКР-1 (“Тарпан”), що став конкурентом використовуваним імпортним поїздам Hyundai (табл. 2). Новий український електропоїзд представлений як транспорт вищого комфорту. Як бачим, він нічим не поступається іноземному, а за деякими параметрами випереджує його.

Таблиця 2

Аналізування характеристик електропоїздів ЕКР-1 та Hyundai [10]

| Характеристики | ЕКР-1 | Hyundai |
|---|---|------------|
| Кількість вагонів | 9 | 9 |
| Місця для сидіння | 612 | 579 |
| Місця для пасажирів у інвалідних візках | 2 | 2 |
| Класи | 1-й, 2-й, туристичний | 1-й, 2-й |
| Вагон з буфетом | Є | Є |
| Швидкість потяга, км/год | 160 | 160 |
| Wi-Fi | встановлено обладнання для організації доступу до Інтернету | є, платний |
| Ціна за 1 електропоїзд, млн дол. США | 20–25 | 29,5 |

Згідно з дослідженнями залізничників, максимальна швидкість, прийнятна для української залізничної інфраструктури, – 160 км/год. Однак ще до запуску Hyundai працівники залізниці скаржилися, що старими коліями можна їздити не швидше ніж 70 км/год. ЕКР-1 може розвинути більшу швидкість, та це не актуально для зношених українських колій.

Ще одне нововведення “Укрзалізниці” – запуск програми у вигляді мобільної версії сайта з продажу квитків.

Залізничний транспорт в Україні має певні проблеми, основні з яких – недостатній обсяг інвестицій в оновлення основного капіталу, низькі стимули для зниження експлуатаційних витрат, відсутність конкуренції, зношення інфраструктури, високі соціальні витрати.

Оцінивши стан залізничних доріг, держава констатувала потребу в реформуванні всієї системи, прийнявши Постанову Кабінету Міністрів № 1390 від 16 грудня 2009 р. про реформування залізничного транспорту на 2010–2019 рр., що мала на меті обмеження об’єднання централізованого управління з ринковим механізмом функціонування, тому на першому етапі (2010–2012 рр.) мала бути створена єдина державна акціонерна компанія і розподілені функції між нею та державою. На другому етапі (2013–2015 рр.) – утворено вертикально інтегровані виробничо-технологічні системи залізничного транспорту, структуровані за видами діяльності. На третьому етапі (2016–2019 рр.) буде ліквідовано перехресне субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних і утворено господарське товариство у сфері пасажирських перевезень [11].

Найістотною проблемою залишається питання про підвищення тарифів. Щороку Міністерство вносить зміни у тарифи на перевезення. Загалом з 2010 р. тарифи “Укрзалізниці” зросли аж в 2,3 разу, а вантажна база зменшилась на 28 %. На початку 2017 р. тарифний комітет Мінінфраструктури погодив пропозицію про підвищення тарифів у 2017 р. на 25 % [10]. Зростання тарифів – цілком нормальна ситуація, але за умови, коли це відбувається прозоро, обгрунтовано і прогнозовано.

Продовжуючи тему тарифів, проаналізуємо систему визначення їхніх складових. Ще з минулого століття величина тарифів Укрзалізниці регламентується “Збірником тарифів”, відповідно до якого визначено три класи тарифів (залежно від ступеня обробки та маржинального вантажу). “Низький тариф” застосовується до низькомаржинальної сировини, такої як вугілля, вапняк, руда, сіль тощо. На противагу, “високий тариф” застосовується до нафтопродуктів та металів (рис. 1) [10].

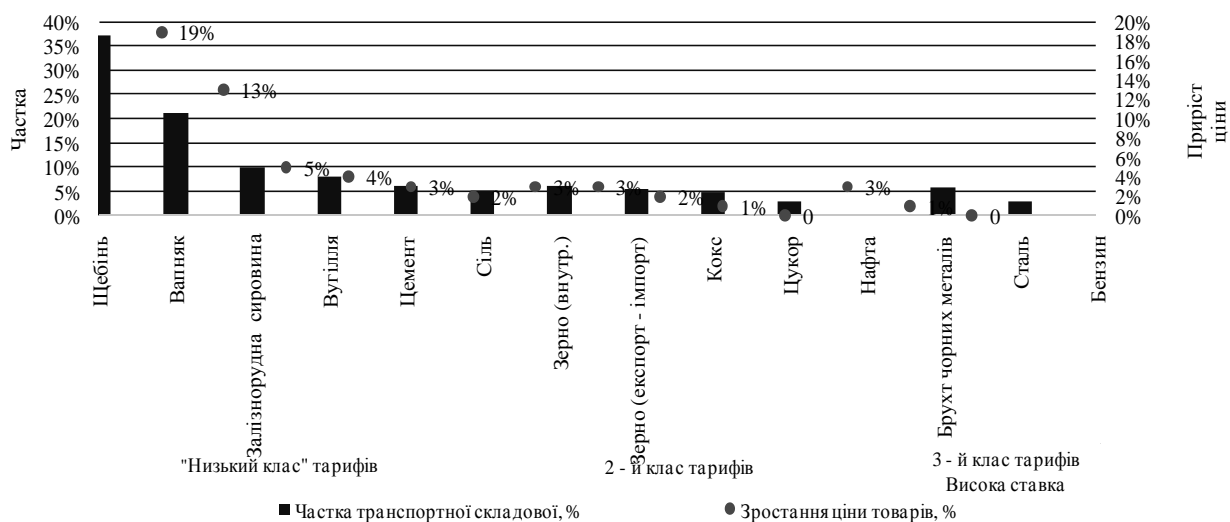


Рис. 1. Частка транспортної складової у ціні продукції за тарифами “Укрзалізниці”

Отже, можна простежити, що для товарів, які належать до “низького класу” тарифів, характерна висока транспортна складова, і навпаки, для тарифів третього класу частка транспортної складової низька.

У зв'язку зі зростання тарифів на залізничні перевезення на 25 % встановлено значення цін на певні товари (рис. 2). Як бачимо, таке зростання тарифів є некритичним, оскільки додатковий прибуток планують спрямувати на ремонт основних засобів. Але такий механізм не завжди буде корисним. Щорічне зростання ціни зробить галузь неконкурентоспроможною. Проте таке коригування тарифів істотно не вирішить проблем. Основний вихід – правильна реформа, зміна тарифної системи.

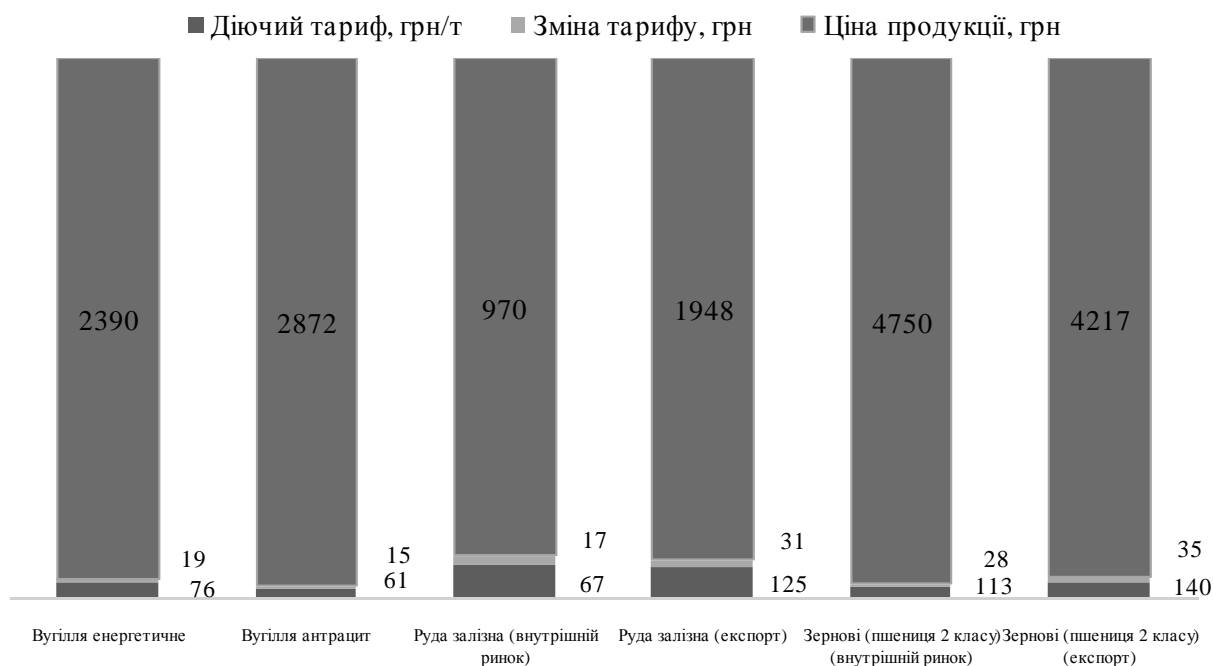


Рис. 2. Вплив прогнозованих змін тарифів на залізничні перевезення у 2017 р. на ціну продукції [11]

Можна підкреслити, що сучасна тарифна система непередбачувана, адже зміну тарифів важко прогнозувати. Натомість доцільне застосування уніфікованого тарифу для всіх видів вантажів, розмір якого залежатиме лише від ваги та відстані перевезення. Рекомендована система тарифоутворення повинна:

- бути прозорою та передбачуваною з прогнозованою системою індексції тарифів;
- передбачати несуттєву зміну тарифів, щоб не спричинити зменшення вантажообороту;
- мати справедливу надбавку до тарифу, відповідно до ринкової кон'юнктури та стану економіки.

Функціонування “Укрзалізниці” для української економіки має неабияке значення, адже вона обслуговує 2/3 вантажного обороту України й істотно впливає на функціонування економіки (особливу роль відіграє у зовнішній торгівлі, оскільки є частиною експортної моделі). Особливо це наочно видно порівняно з іншими країнами (рис. 3).

Зростання цін на залізничні перевезення обурює багато економістів і політиків, які вважають, що зростання тарифів зробить промисловість неконкурентоспроможною на світових ринках. Доцільною вважають реструктуризацію боргів, як здійснили країни Європи. Як вже згадувалося, треба виділити сфери, у яких можлива конкуренція, і ті, у яких неможлива. Залізничні шляхи – це та ділянка, де немає нормальної конкуренції. Отже, необхідно використовувати незалежного регулятора, а саме, в цьому випадку, – за допомогою тарифів. І рішення про коригування тарифів має прийматися лише після створення незалежного регулятора.

Для вирішення проблем галузі варто запропонувати активну співпрацю з Європейською залізничною агенцією (ERA). ERA – агентство ЄС, що надає технічну допомогу державам-членам ЄС та Європейській комісії у сфері залізничної безпеки та функціональної взаємодії залізничних

мереж задля сприяння створенню Європейського залізничного простору без кордонів. Основними завданнями є сприяння запровадженню технічних норм ЄС для функціональної взаємодії залізничних мереж та розробленню спільного підходу до питань, що стосуються залізничної безпеки (спільних критеріїв безпеки, заходів техніки безпеки, сертифікації у сфері безпеки) [14]. Активне співробітництво з цією організацією необхідне для пошуку інвесторів. На порядку денному засідання відомих транспортних компаній ЄС порушено питання про стан сучасних залізничних доріг. Президент “Alstom in Poland&Ukraine” Л. Кузай зазначив, що хоч “Alstom” не надає фінансових послуг, проте може запропонувати досвід роботи з кредитними організаціями, щоб надати підтримку клієнтові в пошуку відповідних фінансових рішень. Як бачимо, країни ЄС не залишаються осторонь проблеми залізничного транспорту.

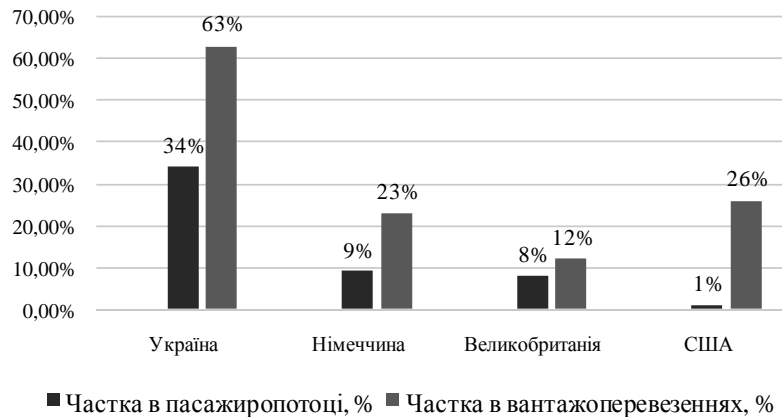


Рис. 3. Порівняння часток залізничних перевезень у пасажиропотоці й вантажоперевезеннях у різних країнах [13]

Як вже було зазначено, Укрзалізниця потребує модернізації та оновлення, тому пропонується заміна понад 20 тис. вантажних вагонів, вартість яких 1,0 млрд дол. США (20 000 × 50 000 дол. США (закупівельна вартість одного вагона)). Доцільно було б прийняти пропозицію американської корпорації “General Electric” [15], яка готова запропонувати “Укрзалізниці” новий рухомий склад і модернізацію наявного. Як приклад компанія наводить Казахстанську залізницю, яку вона повністю модернізувала, зробила сучасною, економічною і ефективною. Наступний етап проекту – це залучення фінансів. Оптимальним джерелом є розроблення лізингової програми, як фінансової складової, на основі якої проводитиметься закупівля вагонів. Програма міститиме кілька етапів:

- створення спільного підприємства за участі іноземного інвестора та “Укрзалізниці”;
- фінансування інвестором визначеної суми (1 млрд дол. США) на закупівлю вагонів із низькою відсотковою ставкою з чотирма рівними траншами. Порядок фінансування і погашення розглядають додатково сторони;
- укладання між сторонами договору оперативного лізингу (оренда на експлуатаційний термін) із фіксованою ставкою оренди й умовою “Take or pay”.

“Укрзалізниця” відповідно списує та утилізує вантажні вагони, якими володіє. Протягом двох років на основі договору про спільне підприємство відбувається закупівля 20 000 вагонів, що передаються Укрзалізниці на засадах оперативного лізингу.

Висновки і перспективи подальших досліджень. Проаналізувавши діяльність ПАТ “Укрзалізниця”, ми виявили низку проблем у функціонуванні підприємства. Зокрема, відзначено недоліки у поточній тарифній системі. Натомість запропоновано використання єдиного, уніфікованого тарифу для усіх перевезень. Неабиякої уваги потребує оновлення рухомого складу, адже зношення засобів перевищує допустимі норми. Тому рекомендовано реалізацію програми щодо оновлення та модернізації рухомого складу. Основне питання такої програми – це залучення

фінансів, а саме пошук інвестора. Проте, аби покращити стан “Укрзалізниці” і продовжити співпрацю з країнами ЄС, необхідно спочатку вдосконалити стан законодавчої бази щодо залізничних перевезень, що може стати предметом подальших досліджень цієї тематики.

1. Головкова Л. С. *Забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту України в умовах євроінтеграції* / Л. С. Головкова, Г. В. Омельчак // *Проблеми економіки транспорту: зб. наук. праць ДНУ залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна.* – 2014. – Вип. 7. – С. 80–87. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/znpdnuzt_pet_2014_7_13. 2. Дикань В. Л. *Особливості реформування Національної транспортної системи* [Текст] / В. Л. Дикань, О. М. Єлагіна // *Зб. наук. пр. Укр. держ. акад. залізнич. трансп.* – Х., 2002. – № 1. – С. 17–21. 3. Данько Н. І. *Концепція походу к реформированию железнодорожного транспорта* [Текст] / Н. І. Данько, Е. І. Балака, Е. В. Семенцова // *Залізничний транспорт України: наук.-практ. журнал.* – К., 2011. – № 5. – С. 45–50. 4. Макаренко М. В. *Проблеми та основні напрямки реформування залізничного транспорту України* [Текст]: навч. посіб. / М. В. Макаренко, Ю. М. Цветов та ін. – К.: КУЕТТ, 2007. – 222 с. 5. Мукмінова Т. А. *Реформування залізничної галузі: ключові аспекти* [Текст] / Т. А. Мукмінова // *Залізничний транспорт України.* – 2006. – № 3. – С. 10–13. 6. Позднякова Л. О. *Теоретичне обґрунтування доцільності реструктуризації структури управління залізничним транспортом України* [Текст] / Л. О. Позднякова, Н. В. Гриценко // *Вісник економіки транспорту і промисловості.* – 2008. – № 24. – С. 34–36. 7. Закон України “Про природні монополії” // *Відомості Верховної Ради від 20.04.2000.* – № 1682 – III [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1682> – 14. 8. Меморандум про відмову від авторських прав, передачу державі та подальші кроки створення пілотної версії автоматизованої інформаційної системи електронних державних закупівель в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [ti – ukraine.org](http://ukraine.org). 9. Статистичні дані про Українські залізниці. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/content/statistichni – dani – pro – ukrainski – zaliznici.html>. 10. Нова Тарифна Політика Укрзалізниці: Як Знайти Баланс з Національною Економікою [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://voxyukraine.org/2015/10/19/nova – taryfna – polityka – ukrzaliznytsi – ua/#imageclose – 16386>. 11. Вантажні перевезення: як розв’язати тарифний вузол [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://biz.censor.net.ua/columns/3019606/ vantajni_perevezennya_ yak_rozvyazati_tarifnyi_vuzol. 12. Постанова Кабінету Міністрів “Про реформування залізничного транспорту” на 2010 – 2019 рр. від 16 грудня 2009 року. – № 1390 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1390 – 2009 – %D0%BF>. 13. *Statistics On Railway Freight In Ukraine. Center for transport strategies* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://en.cfts.org.ua/statistics>. 14. Міжнародна технічна допомога ЄС у сфері транспорту [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/content/mizhnarodna – tehnichna – dopomoga – es – u – sferi – transportu.html>. 15. Американская корпорация General Electric готова предложить “Укрзалізниці” новий подвижной состав [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://glavcom.ua/news/347378 – amerikanskaja – korporatsija – general – electric – gotova – predlozhit – %C2%ABukrzaliznytsi%C2%BB – novyj – podvizhnoj – sostav.html>.

1. Holovkova L. S. & Omelchak H. V. (2014) *Zabezpechennia konkurentospromozhnosti zaliznychnoho transportu Ukrainy v umovah evroitehracii* [Ensuring the competitiveness of rail transport in terms of European integration of Ukraine]. *Zbirnyk naukovyh prac' DNU zaliznychnoho transportu im. akad. V. Lazaryana. Problemy ekonomiky transportu – Scientific papers of Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named. After acad. V. Lazaryan. The problems of transport economics*, 7, 80-87 [in Ukrainian]. 2. Dykan V. L. & Elagina O. M. (2002) *Osoblyvosti reformuvannia Nacionalnoyi transpotnoyi systemy* [Features of the National Transport System reforming]. *Zbirnyk naukovyh prac' Ukr. derz. akad. zaliznych. transportu - Scientific papers of Ukr. state academy of railway transport*, 1, 17-21 [in Ukrainian]. 3. Dan'ko, N.I., Balaka, E.I., & Semencova, E.V. (2011) *Koncepciya podhoda k reformirovaniyu zheleznodoroznogo transporta* [The concept of the railway transport reformation].

Zaliznychnyy transport Ukrainy – Railway transport of Ukraine, 5, 45-50 [in Russian]. 4. Makarenko M. V., Tsvetov Yu.M. et al. (2007) *Problemy ta osnovni napriamky reformuvannia zaliznychnoho transportu* [Problems and main directions of reformation of railway transport of Ukraine]. Kyiv: KUETT.

5. Mukminova T.A. (2006) *Reformuvannia zaliznychnoyi haluzi: kliuchovi aspekty* [Reformation of the railway industry: key aspects]. *Zaliznychnyy transport Ukrainy – Railway transport of Ukraine*, 3, 10–13 [in Ukrainian].

6. Pozdniakova L.O., & Hrytsenko N.V. (2008) *Teoretychne obhruntuvannia dotsilnosti restrukturyzatsii struktury upravlinnia zaliznychnym transportom Ukrainy* [The theoretical rationale for restructuring of the management structure of the rail transport of Ukraine]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti - Journal of transport economics and industry*, 24, 34-36 [in Ukrainian].

7. *Zakon Ukrainy “Pro pryrodni monopolii” № 168 –III 20.04.2000* [Law of Ukraine “On natural monopoly”] Retrieved from <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1682> – 14 [in Ukrainian].

8. *Memorandum pro vidmovu vid avtorskyh prav, peredachi derzhavi ta podalshi kroky stvorennia pilotnoyi versiyi avtomatyzovanoi informaciyanoi systemy elektronnyh derzhavnyh zakupivel’ v Ukraini* [Memorandum of rejection of copyrights, transfer to state and further steps of creation of a pilot version of the automated information system of electronic public procurement in Ukraine]. Retrieved from [ti – ukraine.org](http://ti-ukraine.org) [in Ukrainian].

9. *Statystychni dani pro Ukrainski zaliznyci. Oficiyniy sait Ministerstva infrastruktury Ukrainy* [Statistics on Ukrainian railways. The official website of the Ministry of Infrastructure of Ukraine]. Retrieved from [http://mtu.gov.ua/content/statystychni – dani – pro – ukrainski – zaliznyci.html](http://mtu.gov.ua/content/statystychni-dani-pro-ukrainski-zaliznyci.html) [in Ukrainian].

10. *Nova Taryfna Polityka Ukrzaliznytsi: Yak Znaity Balans z Natsionalnoyu Ekonomikoyu* [The new tariff policy of Ukrzaliznytsia: How to find the balance with the national economy]. Retrieved from <http://voxukraine.org/2015/10/19/nova-taryfna-polityka-ukrzaliznytsi-ua/#imageclose-16386> [in Ukrainian].

11. *Vantazhni perevezennia: yak rozvyazaty taryfniy vuzol* [Freight: how to solve the tariff node]. Retrieved from [http://biz.censor.net.ua/columns/3019606/vantajn_perevezennya_yak_rozvyazati _tarifniyi_vuzol](http://biz.censor.net.ua/columns/3019606/vantajn_perevezennya_yak_rozvyazati_tarifniyi_vuzol) [in Ukrainian].

12. *Postanova Kabinetu Ministriv “Pro reformuvannia zaliznychnoho transportu” na 2010-2019 rr. №1390 16.12.2009* [Resolution of the Cabinet of Ministers “On Railway Transport Reformation” in 2010-2019] Retrieved from [http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1390–2009–%D0 %BF](http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF) [in Ukrainian].

13. *Statistics On Railway Freight In Ukraine. Center for transport strategies.* Retrieved from <http://en.cfts.org.ua/statistics> [in English].

14. *Mizhnarodna technichna dopomoha ES u sferi transportu* [The EU international technical assistance in a transport sphere] Retrieved from <http://mtu.gov.ua/content/mizhnarodna-tehnichna-dopomoga-es-u-sferi-transportu.html> [in Ukrainian].

15. *Amerikanskaya korporatsiya gotova predlozhit’ “Ukrzaliznytsi” noviy podvizhniy sostav* [American Corporation General Electric is ready to offer “Ukrzaliznytsia” new wagons] Retrieved from [http://glavcom.ua/news/347378-amerikanskaja-korporatsija-general-electric-gotova-predlozhit- %C2 %ABukrzaliznytsi%C2 %BB – novyj – podvizhnoj – sostav.html](http://glavcom.ua/news/347378-amerikanskaja-korporatsija-general-electric-gotova-predlozhit-%C2%ABukrzaliznytsi%C2%BB-novyj-podvizhnoj-sostav.html) [in Russian].