DOI: [10.32702/2307-2156-2020.5.58](https://doi.org/10.32702/2307-2156-2020.5.58)

УДК: 351:656

*I. В. Лазебна,
к. е. н., доцент,
доцент кафедри публічного управління та адміністрування,
Київський національний торговельно-економічний університет
ORCID ID: 0000-0001-5668-7487*

*Н. Л. Новікова,
д. е. н., професор, завідувач кафедри публічного управління та адміністрування,
Київського національного торговельно-економічного університету
ORCID ID: 0000-0001-5219-9494*

НЕОБХІДНІСТЬ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ РИНКУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ УКРАЇНИ

*I. Lazebna
PhD in Economics, Associate Professor,
Associate Professor of Public management and administration Department,
Kyiv National University of Trade and Economics
N. Novikova*

*Doctor of Economic Sciences, Professor, Head of Public management and administration
Department, Kyiv National University of Trade and Economics*

THE NEED FOR STATE REGULATION OF THE RAIL MARKET IN UKRAINE

У статті розглянуто основи необхідності державного регулювання залізничної галузі України. Проаналізовано сучасний стан і тенденції розвитку ринку залізничного транспорту України, важливість залізничних перевезень за умови експортно-орієнтованої моделі розвитку держави, так як більшу частину валютних надходжень економіка України отримує від експорту аграрної продукції, руд, металопрокату. Без залізничного транспорту процес перевезення продукції буде набагато дорожчим та незручним. Важливість залізничного транспорту в системі транспортних комунікацій України посилюється і тим, що через територію держави пролягають основні транспортні транс'європейські коридори: Схід – Захід, Балтика – Чорне море. Ринок залізничних перевезень не може існувати як самоокупна організація без втручання держави, він повинен функціонувати за рахунок внутрішніх і зовнішніх резервів і менше бути залежним від зовнішніх ризиків. Враховуючи вплив транспорту на світову економіку, необхідно мати ефективний державний вплив на галузь та більш ефективну систему економіки, яка здатна використовувати наявні ресурси, залучати інвестиції, що підвищить конкурентоспроможність залізничного транспорту. На основі проведеного аналізу виділено деякі системні проблеми, які надають визначальний негативний вплив на ефективність функціонування галузі. Пропонується

використовувати альтернативи розвитку, а саме залучати інвестиції в цю галузь, як основу для побудови сценаріїв майбутнього залізничного транспорту. Досліджено інструменти для залучення довгострокового фінансування масштабних інфраструктурних проектів. Визначено причини низької інвестиційної привабливості Укрзалізниці. Виходячи з існуючих конкурентних переваг на світовому ринку, висвітлено основні пріоритетні напрями інвестицій у залізничний сектор України. Інвестиції в залізничний транспорт залишаються одним з найбільш прибуткових інвестиційних проектів держави з точки зору макроекономічного ефекту. Розглянуто нормативно-правові акти регулювання ринку залізничних перевезень, які визначають комплекс заходів та механізмів, спрямованих на регулювання відносин між суб'єктами залізничного транспорту та користувачами послуг, вдосконалення державного регулювання, стимулювання інвестиційної діяльності з метою збільшення конкурентоспроможності та ефективності функціонування залізничного транспорту.

The article deals with the basics of the necessity of state regulation of the railway industry of Ukraine. The current state and tendencies of development of the railway transport market of Ukraine, the importance of rail transportation under the condition of export-oriented model of the state development are analyzed, as the majority of foreign exchange earnings of Ukraine receives from export of agricultural products, ores, and rolled metal. Without rail, the process of transporting goods will be much more expensive and inconvenient. The importance of railway transport in the system of transport communications of Ukraine is further enhanced by the fact that the main transport trans-European corridors pass through the territory of the state: East - West, Baltic - Black Sea. The market of railway transportation cannot exist as a self-sustaining organization without state intervention, it should function at the expense of internal and external reserves, less be dependent on external risks. Given the impact of transport on the world economy, it is necessary to have an effective state impact on the industry and a more efficient system of economy that is able to use the available resources, attract investments, which will improve the competitiveness of rail transport. Based on the analysis, some systemic problems have been identified that have a significant negative impact on the efficiency of the industry. It is suggested to use development alternatives, namely attracting investments in the field, as a basis for building scenarios for the future railway transport. The tools for attracting long-term financing of large-scale infrastructure projects are explored. The reasons for the low investment attractiveness of Ukrzaliznytsia are identified. Based on the existing competitive advantages in the world market, the main priority directions of investment in the railway sector of Ukraine are highlighted. Investments in rail transport remain one of the most profitable investment projects of the state in terms of macroeconomic effect. Regulatory acts of regulation of the market of railway transportation are considered, which define a set of measures and mechanisms aimed at regulating relations between the entities of railway transport and users of services, improvement of state regulation, stimulation of investment activity in order to increase the competitiveness and efficiency of railway transport functioning.

Ключові слова: державне регулювання, ринок залізничних перевезень, Укрзаліниця, інвестиції, транспортування.

Keywords: state regulation, railway transportation market, Ukrzaliznytsia, investments, transportation.

Постановка проблеми. Домінування залізниці в транспортній інфраструктурі сучасної України успадковане від Радянського Союзу. Тоді перевага цього виду транспорту була зумовлена плановою

економічною системою та потребами військового сектору у мобільному транспортуванні. Не дивлячись на те, що «Укрзалізниця» залишається однією з найбільш технічно відсталих залізниць «старого світу», вона і досі залишається важливим фактором розвитку вітчизняної економіки, і є чи не найперспективнішою на континенті.

Тоді як залізні дороги Європи вже досить давно намагаються принаймні утримати свої позиції на ринку перевезень в Україні залізниця залишається основним видом вантажних перевезень. Так, на частку залізничних перевезень в Європі припадає лише близько 15-25% всіх вантажоперевезень, а в Україні - 55%.

Майже всі світові залізниці в той чи інший час пройшли процес глобальної кризи і для виходу з неї урядам довелося кардинально міняти правила гри. Лібералізація ринку, залучення приватного бізнесу та інвестицій і зміна принципів діяльності компаній дозволяла вивести дороги з глибокої кризи. Однак є ті кроки, які привели до колосальних невдач. Тому Україні слід врахувати досвід інших країн, перш ніж визначатися з напрямком руху.

Аналіз основних досліджень і публікацій. Розробкою теоретичних і практичних засад управління залізничним транспортом, державного управління та закономірностей функціонування, нормативно-правового забезпечення, проблем і перспектив державного регулювання залізничної галузі займалися такі дослідники, як Ю.С. Бараш, А.О. Дегтяр, В.Л. Дикань, Г. Ейтутіс, О. Г. Кірдіна, та інші.

Незважаючи на великий обсяг наукових розробок теоретичного і практичного характеру у сфері державного управління залізничною галуззю України, вимагають подальшої уваги рішення ключових проблем державного управління залізничним транспортом в умовах реформування галузі та забезпечення євроінтеграційних процесів.

Постановка завдання. Метою дослідження є аналіз ринку залізничних перевезень, та необхідність державного регулювання в умовах важливості даної сфери для економіки країни.

Виклад основного матеріалу. На виконання Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 рр. [8], А також відповідно до вимог положень законодавства Європейського Союзу, виконання яких передбачено Угодою про асоціацію, Міністерством інфраструктури України був розроблений проект закону «Про залізничний транспорт України».

Залізничний транспорт є провідною галуззю в дорожньо-транспортному комплексі країни. 82% вантажних і близько 50% пасажирських перевезень, що здійснюються усіма видами транспорту (табл. 1) забезпечує акціонерне товариство «Українська залізниця».

Таблиця 1.
Статистичні дані української залізниці у 2019 р. [9]

Статистичний показник	Значення
Експлуатаційна довжина головних колій	19 787 км, електрифікованих колій – 9319 км, ширина колії – 1520 мм
Кількість залізничних станцій	1402 од.
Кількість залізничних переїздів	105 од.
Кількість переїздів на головних і станційних	4198 од.
Інвентарний парк вантажних вагонів	85,2 тис. од.
Інвентарний парк пасажирських вагонів	4,32 тис. од.
Інвентарний парк тепловозів	1944 од.
Інвентарний парк електровозів	1627 од.
Інвентарний парк дизель-поїздів	301 секція
Середня кількість працівників	266,3 тис. осіб
Відправлено пасажирів за 2019 рік	149,6 млн пас.
Перевезено вантажів за 2019 рік	312,4 млн тонн

* Дані наведено крім тимчасово окупованої території Автономної республіки Крим і м. Севастополь, а також частини зони проведення антитерористичної операції

На даний момент «УЗ» також здійснює централізоване управління процесом перевезень у внутрішньому і міждержавному сполученні і регулює виробничо-господарську діяльність залізниць. Крім того, за обсягами вантажних перевезень залізниця України займає IV місце на Євразійському континенті, поступаючись лише Китаю, Росії та Індії. Грузонавантаженість українських залізниць (річний обсяг перевезень на 1 км) в 3-5 разів перевищує відповідний показник розвинених європейських країн (табл. 2, рис. 1).

Таблиця 2.

Об'ємні показники по пасажирських перевезеннях по АТ "Укрзалізниця" за 2018-2019 роки [7]

Назва показника	Період	Донецька	Придніпр.	Південна	П-Західна	Одеська	Львівська	Україна
Пасажиروбіг - всього (млн.пас.км)	мин.рік	624,53	3034,61	3705,13	10636,52	6358,96	4255,16	28614,91
	викон.	614,75	3081,38	3725,84	10489,61	6336,90	4107,63	28356,09
	%до мин	98,4	101,5	100,6	98,6	99,7	96,5	99,1
- дальнє	мин.рік	441,98	2371,44	2545,87	9098,25	5689,59	3481,39	23628,51
	викон.	450,17	2426,30	2570,48	8843,99	5638,39	3413,81	23343,13
	%до мин	101,9	102,3	101,0	97,2	99,1	98,1	98,8
- приміське	мин.рік	182,55	663,17	1159,26	1538,27	669,38	773,77	4986,40
	викон.	164,58	655,08	1155,36	1645,62	698,51	693,82	5012,97
	%до мин	90,2	98,8	99,7	107,0	104,4	89,7	100,5
Відправлено пасажирів (тис.чол.)	мин.рік	6552,19	20690,46	32603,09	49475,55	16990,76	24850,67	151162,73
	викон.	6123,63	19874,45	31380,39	51778,46	17019,72	23439,34	149616,00
	%до мин	93,5	96,1	96,2	104,7	100,2	94,3	99,0
- дальнє	мин.рік	2197,50	5100,25	4807,01	19190,93	6541,93	9449,13	47286,74
	викон.	2284,99	5008,56	4587,25	19182,73	6280,12	8928,93	46272,59
	%до мин	104,0	98,2	95,4	100,0	96,0	94,5	97,9
- приміське	мин.рік	4354,69	15590,21	27796,09	30284,62	10448,84	15401,54	103875,99
	викон.	3838,64	14865,89	26793,14	32595,73	10739,60	14510,42	103343,41
	%до мин	88,1	95,4	96,4	107,6	102,8	94,2	99,5

Рис. 1. Обсяги перевезень вантажів у 2018-2019 рр. [3]

Цікаво, що за даними звіту про глобальну конкурентоспроможність Global Competitiveness Report 2018, розрахованого за методикою Всесвітнього економічного форуму, Україна посідає 23

позицію серед 140 країн у рейтингу щільності залізничних шляхів – тобто щільність у нас є вищою за середню у світі. Водночас за ефективністю послуг залізничного транспорту Україна займає 37 позицію. Це свідчить про те, що при наявній розгалуженій інфраструктурі українська залізниця значно відстає за рівнем якості послуг [11].

Необхідно згадати і про деякі проблеми «Укрзалізниці», які існують на сьогодні:

1) Однією з них є масове скорочення кількості рейсів поїздів, а також зміна періодичності рейсів за існуючими маршрутами, що призводить до збитковості підприємства.

2) Наступна проблема пов'язана з тим, що на сьогоднішній день почався процес реорганізації лінійних відділів міліції. Адже тільки завдяки узгодженій співпраці транспортної міліції та «Укрзалізниці» забезпечується ефективність розкриття злочинів шляхом швидкого реагування на небезпечні ситуації. Особливо це важливо в часи військових дій на Сході країни. А в разі розформування лінійних відділів міліції своєчасно втрутитися і зреагувати на ситуацію буде просто нікому.

3) Ще одна проблема, яка стосується, напевно, кожного великого підприємства, це фінансування. За словами голови профспілки залізничників і транспортних будівельників України Олени Кравченко, відбувається несанкціонована розтрата грошей «УЗ» внаслідок того, що створена так звана інспекція з контролю обслуговування пасажирів на вокзалах і в поїздах.

4) Критична зношеність інфраструктури, як колій (зношені 40%), так і локомотивної тяги та вагонного парку (технічний знос 80%), і до 2030 року це може стати масштабною проблемою і привести до втрати 20-30 млрд грн.

5) Недостатність власних джерел для оновлення основних фондів, відсутність державної підтримки інноваційного розвитку залізничної галузі і низький рівень інвестиційної привабливості у частині залучення інвестицій, що обумовлює граничний фізичний знос та невідповідність технічного оснащення залізниць сучасним вимогам [6].

І це тільки мала частка, насправді проблем значно більше. Якщо брати в загальному, то залізниця – основа всієї транспортної системи України. Крім забезпечення логістики основних експортних товарів і виконання ролі «транспорту для людей», на залізницю покладено також зобов'язання по надійності і безаварійності роботи. Незважаючи на різні несприятливі умови, наприклад, стихійні лиха і війну, «Укрзалізниця» повинна працювати, оскільки перевозити людей і вантажі життєво важливо. І держава повинна звернути увагу на заявлені проблеми. А на сьогоднішній день держава дистанціюється від проблем української залізниці. Не намагається її підтримати, врятувати, не помічає зусиль та досягнень держкомпанії у антикризовому та антикорупційному менеджменті. Для цього потрібно досліджувати ситуацію зсередини, адже навіть дрібні перераховані проблеми можуть привести до «великого вибуху». Як відомо, море починається з краплі. Залізниця повинна стати самостійним ефективно функціонуючим елементом національної економіки, від якого залежить забезпечення діяльності транспортної системи України в цілому.

Для усунення проблем та фінансування цих, а також інших потреб, Укрзалізниці потрібно щорічно інвестувати щонайменше \$3 млрд. Це втричі більше, ніж Укрзалізниця може сьогодні собі дозволити.

17 лютого 2020 р. була представлена Міністерством розвитку економіки, торгівлі і сільського господарства «Економічна стратегія: зростання через інвестиції», в якій Урядом передбачається за п'ять років збільшити ВВП України на 40%, створити більш 1 млн робочих місць і залучити \$ 50 млрд прямих іноземних інвестицій [1].

Для нарощування інвестицій уряд хоче спрямувати зусилля на (рис. 2):

- створення ефективних ринків - землі, капіталу, праці, університетів і медичних установ, залізничних перевезень та енергетики;
- державні інвестиції в інфраструктуру – дороги, розширення доступу залізниці до портів, електрифікація залізниці, річковий транспорт;
- залучення приватних інвесторів в інфраструктурні проекти і концесії [2];
- приватизацію;
- розвиток індустріальних парків, які принесуть \$ 5 млрд інвестицій і 50 000-100 000 робочих місць;
- стимулювання банківського кредитування;
- посилення верховенства права, створення комерційного арбітражу;
- податкову реформу – зниження податків на інвестиції, активності і праця за рахунок додаткового навантаження на негативні ефекти (забруднення, алкоголь, тютюн) і активи.

Рис. 2. Ініціативи для залучення інвестицій

Загальний обсяг інвестицій в оновлення рухомого складу та інфраструктури, необхідний АТ "Укрзалізниця" (УЗ), становить близько \$ 6 млрд. Отримання цих коштів можливо декількома способами:

- за рахунок підвищення операційної ефективності – "Укрзалізниця" може заощадити до \$ 1,5 млрд;
- \$ 1 млрд залучення на зовнішніх ринках запозичень;
- пропозиція адміністрації УЗ ліквідувати податок на землю, який дозволить залишити в галузі близько \$ 0,5 млрд.

Інвестиції у залізничний транспорт залишаються одним із найвигідніших інвестиційних проектів держави з погляду макроекономічного ефекту. Враховуючи той факт, що розвинутий залізничний транспорт в Україні має високу кореляцію з ростом ВВП – близько 90% (за підрахунками аналітиків УІМ), у разі мінімізації імпорту мультиплікатор інвестицій залізничного транспорту України становитиме від 1,5 до 3. Тобто на кожен потрачений 1 долар інвестицій в Укрзалізницю Україна отримує 1,5-3 долара приросту ВВП.

Проаналізувавши статистичні показники Інвестиційної програми АТ "Укрзалізниця" за декілька років (рис. 3) можна спостерігати збільшення виконання фінансування інвестицій в заходи інвестиційної програми розвитку компанії. Так, у 2017 р. спостерігався значний спад у виконанні інвестиційної програми, а ось у 2018 р. порівняно з 2016р. інвестиції зросли на 75%, а у 2019р. порівняно з 2018 р. – на 91 %.

Рис. 3. Виконання інвестиційної програми АТ "Укрзалізниця"[5]

На даний момент залишається чинною редакція Закону «Про залізничний транспорт» №273 / 96-ВР від 04.07.1996 [4]. Питання про необхідність змін давно вже назріло. Якщо нічого не змінювати, в подальшому, на думку експертів, буде стримуватися можливість залучення інвестицій і сповільниться модернізація інфраструктури залізничного транспорту. Наслідком цього стане уповільнення розвитку вітчизняного ринку транспортних послуг, а також зниження рівня транспортного обслуговування економіки і населення України. Навряд чи вдасться забезпечити і реалізацію завдань, визначених Державною цільовою програмою реформування залізничного транспорту, а також заходів з імплементації Угоди про асоціацію між Україною, з одного боку, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії та їх державами-членами, з іншого. Так сама дата прийняття чинного закону говорить про необхідність модернізації.

У зв'язку з цим Міністерством інфраструктури на виконання Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 рр. був розроблений і 29 травня опубліковано на сайті Міністерства проект Закону «Про залізничний транспорт України». Його розробка здійснювалася в рамках Стратегії сталого розвитку «Україна-2020» [10] в 2015 р.

В аналізі регуляторного впливу даного законопроекту вказано, що він спрямований на підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту і забезпечення його подальшого розвитку для задоволення потреб економіки і населення в перевезеннях. На даний момент в нашій країні існує необхідність врегулювання відносин суб'єктів господарювання, які діють на залізничному транспорті загального і не загального користування в умовах трансформаційних перетворень галузі.

Даний законопроект визначає комплекс заходів і механізмів, які спрямовані на врегулювання відносин між суб'єктами господарювання залізничного транспорту і користувачами послуг, вдосконалення державного регулювання, стимулювання інвестиційної діяльності з метою підвищення конкурентоспроможності та ефективності функціонування залізничного транспорту загального і не загального користування.

Висновки. Отже, необхідність державного регулювання ринку залізничних перевезень визначає ефект масштабу надання послуг вантажо- та пасажироперевезення.

Причиною низьких фінансових результатів, окрім втрат від окупації, є неефективне управління матеріальними та людськими ресурсами через корупцію, дисбаланс бізнес-процесів в Укрзалізниці, хронічне недоінвестування та відсутність чіткої стратегії розвитку. Україні потрібні антикризові заходи для забезпечення інвестицій в залізничний транспорт України, включаючи ефективне використання ресурсів: людських, матеріальних, фінансових, змогли подолати ризики корупції, поклалися на автоматизацію управління ресурсами та враховували розвиток автомобільного, річкового, повітряного транспорту, комерційні інтереси, та інтереси громадян України у майбутньому.

Список літератури.

- 1) \$50 млрд інвестицій, +40% ВВП: представлена стратегія економічного зростання. URL: <https://agroportal.ua/ua/news/ukraina/50-mlrd-investitsii40-vvp-predstavlena-strategiya-ekonomicheskogo-rosta/#>
- 2) Railways should be classified according to annual volume of passenger and freight traffic, role in railway network, and maximum designed speed. URL: <https://www.sciencedirect.com/topics/engineering/railway>
- 3) Бараш Ю.С. Управління залізничним транспортом країни: монограф. / Ю.С. Бараш. – Д.: ДНУЗТ ім. ак. Лазаряна, 2006. 264 с.
- 4) Дегтяр А.О. Державне регулювання залізничного транспорту як природної монополії / А.О. Дегтяр // Міжнародний науковий журнал «Інтернаука» // Державне управління. 2017. № 2 (24). 1 т.
- 5) Дикань В.Л. Удосконалення механізмів державного управління розвитком залізничної галузі України у євроінтеграційному просторі / В.Л. Дикань, Г.Є. Островерх // Вісник економіки транспорту і промисловості : збірник наукових праць. 2018. № 62. С. 11–19.
- 6) Довідка про обсяги перевезень вантажів у січні – грудні. URL: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-pro-ukrainski-zalznici.html>
- 7) Ейтутіс Г.Д. Державне регулювання та стратегічний менеджмент на залізничному транспорті України в умовах ринкової економіки / Г.Д. Ейтутіс // Заліз. трансп. України. 2008. N 2. С. 28-31
- 8) Ейтутіс Г. Потенційні джерела інвестування в розвиток залізничного транспорту України: можливості їх диверсифікації / Г. Ейтутіс, О. Никифорок, О. Бойко // Економіст. 2012. №8. С. 64–69.
- 9) Закон України «Про залізничний транспорт». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80>
- 10) Інвестиційна програма. URL: https://www.uz.gov.ua/about/activity/electropostachannia/development/investment_program/
- 11) Інформація про Українські залізниці. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukrainski-zalznici.html>

- 12) Кірдіна О.Г. Методологічні аспекти інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу України: монограф. / О.Г. Кірдіна. Х.: УкрДАЗТ, 2011. 312 с.
- 13) Об'ємні показники по пасажирських перевезеннях по АТ "Укрзалізниця" за 2018-2019 роки. URL: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-pro-ukrainski-zalznici.html>
- 14) Поліщук О. Укрзалізниця: затикаєш корупційні "діри" - і вуаля! Ось вам інвестиції! / О. Поліщук // Укрінформ. 2019. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2622196-ukrzaliznica-zatikaes-korupcijni-diri-i-vuala-os-vam-investicii.html>
- 15) Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF>
- 16) Статистичні дані про Українські залізниці. URL: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-pro-ukrainski-zalznici.html>
- 17) Стратегія сталого розвитку «Україна-2020» URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5/2015>

References.

1. Agroportal (2020), "\$ 50 billion in investment, + 40% of GDP: economic growth strategy presented", available at: <https://agroportal.ua/ua/news/ukraina/50-mlrd-investitsii40-vvp-predstavlena-strategiya-ekonomicheskogo-rosta/#> (Accessed 19 April 2020).
2. Science Direct (2018), "Railways should be classified according to annual volume of passenger and freight traffic, role in railways network, and maximum designed speed", available at: <https://www.sciencedirect.com/topics/engineering/railway> (Accessed 19 April 2020).
3. Barash, Y.S. (2006), *Upravlinnja zaliznychnym transportom krajiny* [Railway management of the country], DNUZT them. ac. Lazaryana, Dnipropetrivs'k, Ukraine.
4. Dagtyar, A.O. (2017), "State regulation of railway transport as a natural monopoly", *Mizhnarodnyj naukovyj zhurnal «Internauka», Publichne administruvannia*, vol. 2 (24).
5. Dikan, V.L. (2018), "Improving the mechanisms of state management of the development of the railway industry of Ukraine in the European integration space", *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti : zbirnyk naukovykh prats'*, vol. 62, pp. 11–19.
6. The official site of Ministry of Infrastructure of Ukraine (2020), "Information on the volume of freight transportation in January – December", available at: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-pro-ukrainski-zalznici.html> (Accessed 19 April 2020).
7. Eututis, G.D. (2008), "State regulation and strategic management in the railway transport of Ukraine in a market economy", *Zaliznychnyj transport Ukrainy*, vol. 2, pp. 28–31.
8. Eututis, G. Nikiforuk, O. and Boyko, O. (2012), "Potential sources of investment in the development of railway transport of Ukraine: opportunities for their diversification", *Economist*, vol. 8, pp. 64–69.
9. The Verkhovna Rada of Ukraine (2020), The Law of Ukraine "On Rail Transport", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80> (Accessed 19 April 2020).
10. The official site of "Ukrainian Railways" (2020), "Investment program", available at: https://www.uz.gov.ua/about/activity/electropostachannia/development/investment_program/ (Accessed 19 April 2020).
11. The official site of Ministry of Infrastructure of Ukraine (2020), "Information about Ukrainian railways", available at: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukrainski-zalznici.html> (Accessed 19 April 2020).
12. Kirdina, O.G. (2011), *Metodolohichni aspekty investysijno-innovatsijnoho rozvytku zaliznychnoho kompleksu Ukrainy* [Methodological aspects of investment and innovation development of the railway complex of Ukraine], UkrDAZT, Kharkiv, Ukraine.
13. The official site of Ministry of Infrastructure of Ukraine (2020), "Volume indicators for passenger transportation on JSC "Ukrzaliznytsia" for 2018-2019", available at: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-pro-ukrainski-zalznici.html> (Accessed 19 April 2020).
14. Cabinet of Ministers of Ukraine (2020), Resolution "On approval of the State and targeted programs for reforming railway transport for 2010-2019", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF> (Accessed 19 April 2020).
15. Multimedia platform of foreign broadcasting of Ukraine UKRINFORM (2020), "Ukrzaliznytsia: you plug corruption "holes" - and voila! Here is your investment!", available at: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2622196-ukrzaliznica-zatikaes-korupcijni-diri-i-vuala-os-vam-investicii.html> (Accessed 19 April 2020).
16. The official site of Ministry of Infrastructure of Ukraine (2020), "Statistics on Ukrainian railways", available at: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-pro-ukrainski-zalznici.html> (Accessed 19 April 2020).
17. President of Ukraine (2020), Decree "Ukraine 2020 Sustainable Development Strategy", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5/2015> (Accessed 19 April 2020).