

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бюджетний кодекс України. Закон України № 2456-VI, 2010.
2. Кириленко О.П. Місцеві фінанси: Підручник/О.П.Кириленко.-К.:М65 Знання, 2006. - 677с.
3. Опарін В.М., Малько В.І., Кондратюк С.Я. Бюджетна система.-К.:КНЕУ, 2002. - 336с.
4. Федосов В.М., Бабич Т.С. Сутність і проблематика бюджетування: Українські реалії

/В.М. Федосов, Т.С. Бабич// Фінанси України - №1 (146) 2008. – с.3-23.

5. Чугунов І.М. Теоретичні основи системи бюджетного регулювання: Навчальний посібник.- К.:НДФІ, 2005. - 259 с.
6. Чугунов І.Я., Запатріна І.В. Розвиток програмно-цільового методу планування бюджету /І.Я. Чугунов, І.В. Запатріна// Фінанси України - № 5 (150) 2008. – с.3-14.

Аннотація. Рассмотрены особенности влияния финансового выравнивания соответственно экономическому потенциалу регионов.

Ключевые слова: финансовое обеспечение, межбюджетные отношения, финансовое выравнивание, бюджетная система.

Summary. The features of financial equalization influence according to the economic potential of regions are explored in the article.

Keywords: finance supplying, interbudget relations, finance equalization, budget system.

*Рецензент д.е.н., професор ХНУ ім.В.Н.Каразіна Яременко О.Л.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*

УДК 338.47:656.2

МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Якименко Н.В., к.е.н., докторант (УкрДАЗТ)

Здійснено аналіз проблем залізничного транспорту та визначено методологічні основи державного регулювання його розвитку.

Ключові слова: залізничний транспорт, залізнична інфраструктура, державне регулювання,

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Будь-яка країна, що опинилася в кризовому стані, може і повинна за допомогою активної державної політики забезпечити як найшвидший перехід до наступних фаз циклу – оновленню, економічному поживленню та наступному зростанню. Для цього і здійснюється корінна зміна та часткове коректування політичного та економічного курсу. Без відповідних програм, управлінських рішень, науково розроблених інженерно-економічних проектів та активних дій по їх реалізації ніяких позитивних зрушень не буває.

Характерною рисою сучасної світової економіки є відкритість національних господарств,

які входять у світову господарську мережу. Загальний рівень і формат міжнародних економічних зв'язків на початку третього тисячоліття розкрили головні специфічні риси сучасних міжнародних економічних відносин: 1) ефект від масштабу та якісні зміни в характері міжнародної торгівлі перетворюють її з традиційного виду комерції в засіб обслуговування національних виробничих процесів; 2) типовими є інтернаціоналізація та прискорення обертів фінансового капіталу за рахунок експансії сектора фінансових та страхових послуг, з одночасним розповсюдженням впливу глобальних фінансово-економічних ризиків; 3) прискорення міждержавних інтеграційних процесів обумовлює

лабільність геополітичних міжрегіональних утворень та можливість колективного реагування на кризові виклики; 4) не дивлячись на наявність протиріч, посилюються кооперація та співробітництво між окремими країнами та їх суб'єктами. Свідченням останнього є утвердження ролі основних гравців світової економіки – інтегрованих бізнес-груп (ТНК, стратегічні альянси, мережі, партнерства), які об'єднують в себе можливості для реалізації масштабних інноваційних проектів та організації потужного виробництва, який спроможний задовольнити попит на окремі види продукції не тільки на внутрішньому, але і на зовнішньому ринках. Це значно ускладнює вихід вітчизняних товаровиробників на світовий ринок, основними проблемами яких залишаються: значні неконкурентні витрати на енергоносії, слабкі фінансові можливості для інноваційного розвитку виробництв задля покращення якості продукції та надання їй нових конкурентоспроможних властивостей; невідповідність транспортної системи потребам ринку та її недостатня сумісність та відповідність європейським вимогам тощо.

Місце країни в світовій глобальній мережі визначається не тільки її позиціонуванням у міжнародному розподілі праці в сфері виробництва, але і можливостями надання нею різних послуг, у тому числі транспортних. Ці можливості обумовлюються, перш за все, місцеположенням країни, її економічним потенціалом, правовим забезпеченням міжнародних трансакцій.

За всіма ознаками Україна вже є суб'єктом глобалізації світового господарства, але може покращити власне позиціонування в світовій господарській мережі. Серед необхідних заходів – розвиток адекватної зовнішньоекономічної стратегії, удосконалення сектору послуг (фінансових, страхових, транспортних) та інфраструктури транспортної галузі.

Формування ефективної транспортної політики є найважливішою задачею, яку належить вирішувати в найближчі декілька років. Значущість цієї задачі визначається з одного боку тим, що транспорт є однією з базових галузей економіки України, що забезпечує задоволення потреб населення і галузей господарства в переміщенні пасажирів і продуктів господарської діяльності підприємств, а з другого боку тими особливостями, пов'язаними з технологічною структурою і специфікою виробничої діяльності транспорту, такими як висока капіталоємність його споруд, тривалий інвестиційний цикл і, як наслідок, необхідність значного тимчасового лага для адаптації до змінних умов – видам, обсягам і структурі перевезень, вимогам якості.

Актуальними є розробка положень по створенню інфраструктури, що забезпечує реалізацію геополітичних і економічних аспектів транспортної політики, і сучасних стратегій розвитку транспортної інфраструктури, відповідних національним інтересам України в умовах розвитку світогосподарських зв'язків.

Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми. Потрібно відзначити, що питання можливих перспектив і тенденцій розвитку транспортної системи України та залізничного транспорту під впливом процесів глобалізації активно обговорюються як у вітчизняній, так і в зарубіжній літературі, у наукових, ділових колах. Серед вітчизняних дослідників у цій сфері можна назвати Блудову Т., Дергаусова М., Диканя В., Єдіна О., Костюка М., Пащенко Ю., Цветова Ю. та ін. [1-6]. Всі вони відзначають: гостру необхідність кардинальної зміни державної політики України в сфері забезпечення конкурентоспроможності перевезень залізничним транспортом; необхідність формування сприятливого інвестиційного клімату для забезпечення фінансових надходжень в транспортний сектор економіки; необхідність зміни пріоритетів політики уряду; необхідність термінового початку переходу залізничної галузі до інноваційного шляху розвитку тощо. В продовження розкриття проблематики державного регулювання розвитку залізничного транспорту **метою статті** встановлюється визначення методологічних основ державного регулювання розвитку залізничного транспорту України в умовах посилення світогосподарських зв'язків та необхідності підвищення конкурентоспроможності національної економіки.

Виклад основного матеріалу дослідження. Транспорт – це найважливіший елемент виробничої інфраструктури, для нього характерна стійка залежність від основних макроекономічних показників. Роль і значення транспорту таке, що з одного боку, розвиток транспорту є умовою і передумовою функціонування, як економічного комплексу, так і соціальної сфери, а з іншою, саме ці сфери в першу чергу формують запити споживачів транспортних послуг. Залежність транспорту від розвитку галузей і населення дозволяє звести її до прямої залежності від динаміки і перспектив зміни внутрішнього валового продукту – головного макроекономічного показника розвитку економіки. Поставлені задачі прискорення темпів зростання національної економіки формують певні вимоги до процесу реалізації транспортної політики держави, що у свою чергу трансформує поняття стійкості транспортної системи, яке необхідно розглядати як найважливіший критерій стосовно оцінки ефективності транспортної політики держави, оскільки саме транспорт є найважливішим

чинником національної безпеки, що знаходиться в прямій залежності від стійкого і ефективного функціонування всіх ланок економіки.

Якнайкращий варіант розвитку транспортно-логістичного комплексу України буде забезпечений в тому випадку, якщо пропозиція транспортних послуг не тільки відповідатиме наявному попиту, але і випереджатиме його, тим самим, формуючи додаткові пасажирські і вантажні транспортні потоки та створюючи передумови для підвищення економічної активності, що сприятиме зростанню виробництва, збільшенню прибутковості бюджету і створенню нових робочих місць. При цьому необхідно здійснення комплексу заходів, що забезпечує підвищення конкурентоспроможності об'єктів транспортної інфраструктури в боротьбі за прямування зовнішніх і внутрішніх потоків територією України, а також взаємодія і підвищення ефективності всіх видів транспорту, створення єдиного транспортного простору, формування системи, що відповідає міжнародним стандартам і спрямованої на розвиток економіки в цілому. Реалізація перерахованих напрямів розвитку транспортних комунікацій сприятиме створенню нових механізмів управління транспортним комплексом України.

В даний час від того, в якому напрямі розвиватимуться реформи, як вони впливатимуть на ефективність діяльності транспорту і взаємодію транспорту з економікою, багато в чому визначатимуться глибина і темпи соціально-економічних перетворень в країні. При цьому формування цивілізованого транспортного ринку, заснованого на ефективному використуванні техніко-економічних переваг і гармонійного розвитку кожного виду транспорту в єдиній транспортній системі країни - найважливіша умова рішення проблем конкуренції на базі зниження вартості послуг, що надаються, підвищення якості і стійкості роботи.

Відзначимо, що головна мета реалізації вітчизняної транспортної політики повинна полягати в забезпеченні мобільності людей і товарів як основи підвищення якості життя, економічного зростання і конкурентоспроможності країни. В праці [7] основними завданнями державного управління транспортом встановлено: забезпечення своєчасного, повного та якісного задоволення потреб населення в перевезеннях; захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування; безпечне функціонування транспорту; дотримання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи; захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту та споживачів транспортних послуг; створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту; обмеження

монополізму та розвиток конкуренції; координація роботи різних видів транспорту; ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту та охорони навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту.

При цьому можна виділити пріоритетні напрями реалізації транспортної політики: зростання мобільності чинників виробництва (людей, товарів, капіталів, розвитку підприємництва); модернізація транспортної мережі на основі швидкісного руху між національними транспортними вузлами і впровадження сучасних технологій транспортної роботи; інтеграція національної транспортної системи в європейську; реструктуризація транспортних організацій; державне регулювання структури ринку транспортних послуг. Для досягнення вказаних пріоритетів і мети представляється доцільним зосередити зусилля на активізації державної політики на транспорті в наступних напрямках:

- потрібне нове покоління державних цільових програм розвитку транспорту і бізнес-проекти;
- розробка механізму державно-приватного партнерства, адекватного викликам глобалізації;
- формування і підтримка конкурентних переваг транспортних організацій країни на внутрішньому і міжнародному ринках;
- створення умов для рівного доступу до користування послугами об'єктів інфраструктури залізничного транспорту;
- правове регулювання питань, пов'язаних з залученням інвестицій, необхідних для модернізації і оновлення виробничо-технічної бази залізниць (у т.ч. інфраструктури);
- створення організаційно-правових, економічних і техніко-технологічних передумов для запровадження принципів європейської транспортної політики тощо.

Державне управління транспортом України ґрунтується на відповідних правових засадах, які поділяються на нормативно-правові та організаційно-правові.

Сформована впродовж багатьох десятиліть залізнична мережа України нині за якісними характеристиками недостатньо відповідає рівню залізниць розвинених європейських держав. При тому, що за довжиною залізничних ліній Україна знаходиться на третьому місці серед країн ОСЗ, поступаючись за цим показником лише Росії та Китаю, актуальними залишаються питання створення необхідних умов для інтеграції вітчизняних залізниць в загальноєвропейську транспортну систему. Серед причин, що зменшують конкурентоспроможність національної залізничної транспортної системи, такі:

- низька ефективність взаємодії залізничного транспорту з іншими видами транспорту на ринку

транспортних послуг. Одним з нагальних завдань в цьому напрямку є організація сталих перевезень за інтероперабельними та інтермодальними технологіями. Стимулювання розвитку комбінованого транспорту має сприяти реалізації низки заходів, зокрема, створення директивних основ і рівних можливостей для справедливої конкуренції між усіма видами транспорту, забезпечення розвитку технічних засобів, створення мережі центрів інтермодальних перевезень. Для розвитку міжнародних комбінованих перевезень важливим чинником є максимальне спрощення процедур перетинання кордонів [5];

- невідповідність технічних характеристик вітчизняної колії європейським вимогам, що значно зменшує транзитну привабливість українських залізниць. Ще з 2006 року Укрзалізницею та РЖД підписано меморандум про взаєморозуміння з метою сприяння в реалізації проекту продовження широкої колії до центра Європи. І тільки у 2009 році з'явилися реальні результати цієї угоди: підготовлено проект прокладки нової ширококолієвої колії від Ужгорода через Кошице і Братиславу до Відня. Реалізація проекту створить передумови для Укрзалізниці і у відкритті нових локальних контрейлерних маршрутів на південь Європи. Так окрім напрямку на північ Європи до Славкува, контрейлерні потяги можна буде пустити і на Південь до Відня. Тобто проект дасть реальні передумови для підвищення конкурентних переваг Укрзалізниці, як головного європейського транзитера в майбутньому;

- високий ступінь зносу основного капіталу на залізничному транспорті. На сьогоднішній день за межами призначених виробниками нормативних термінів служби експлуатується 54% вантажних електровозів і 71% пасажирських, 27% магістральних і 42% маневрових тепловозів, 43% парку електропоїздів постійного і змінного струму і 46% дизель-поїздів. Вже до 2011 року з наявного парку тягового рухомого складу буде списаний 36% пасажирських і 11% вантажних електровозів, 4% маневрових тепловозів, 11% дизель-поїздів і 28% електропоїздів. Для вирішення проблеми оновлення основних фондів гостро стає питання залучення інвестиційних коштів. В сучасних умовах формування інвестиційних джерел певну роль відіграють засоби самих залізничних підприємств, які формуються за рахунок їхнього прибутку та амортизаційних відрахувань, тобто із чистого грошового потоку. Це джерело фінансування має сьогодні обмежені можливості із-за відсутності прибутку або його незначного обсягу. Для активізації інвестиційних процесів в галузі вирішальне значення мають такі заходи:

1) посилення ролі держави у забезпеченні інвестиційного процесу, тобто розвиток механізмів

державних гарантій, підвищення координуючої ролі, а також збільшення обсягів державних інвестицій;

2) концентрація інвестиційних ресурсів (державних та галузевих) та їх раціональне використання на ключових напрямках інноваційного розвитку залізничного транспорту;

3) подальше удосконалення програмних завдань всебічної структурної перебудови економіки галузі на перспективу для чіткої орієнтації потенційних інвесторів у процесах інноваційного відновлення та розвитку транспортних підприємств;

4) здійснення координації напрямків діяльності інвесторів та застосування нових ринкових схем та механізмів їхньої участі в інвестуванні інноваційних програм та проектів галузі [8];

- шкідлива дія транспорту на екологію і здоров'я населення, а також недостатньо ефективна система безпеки на транспорті тощо.

Таким чином, виділені системні недоліки в розвитку українських залізниць не забезпечують нову якість економічного зростання національної економіки і її регіонів, стримують реалізацію вже наявних конкурентних переваг, а також блокують формування нових конкурентних переваг в частині використання транзитного потенціалу країни.

Одним з нагальних проблем в цьому напрямку є удосконалення існуючої залізничної інфраструктури.

Закон України «Про залізничний транспорт» до складу залізничної інфраструктури включає «...комплекс будівель, споруд, пристроїв, обладнання, що забезпечують надання повного обсягу транспортних та супутніх послуг, а також інші об'єкти, в тому числі охорони навколишнього середовища, інформаційних систем та систем управління, що забезпечують функціонування цього комплексу» [9].

Основним призначенням залізничної інфраструктури є обслуговування товарних та пасажирських потоків із забезпеченням їх переміщення за допомогою транспортних засобів (рухомого складу). При цьому інфраструктура виконує дві важливі функції:

- регулюючу, яка полягає у здійсненні впливу на характер та якість функціонування окремих елементів інфраструктури та регулювання їх взаємодії;

- забезпечуючу, яка полягає у створенні умов для переміщення ресурсів (вантажів і пасажирів) у часі та просторі.

Чим вищий рівень розвитку інфраструктури, тим нижчими виявляються в підсумку витрати підприємств на перевезення вантажів, тим швидше і безпечніше здійснюється перевезення, тим більше комфорту і задоволення від поїздки отримують пасажирів. А це, в свою чергу, сприяє підвищенню

конкурентноздатності як українського транспорту, так і української продукції.

Всі компоненти залізничної інфраструктури можна розділити на чотири основні групи. Перша - транспортні комунікації (мережа залізничних колій, інженерні споруди, системи безпеки, сигналізації, електрозабезпечення, блокування, управління рухом тощо). Друга - комплекси обслуговування вантажів (вантажні станції, склади різного призначення, контейнерні пункти, експедиторські служби). Третя - комплекси обслуговування пасажирів (вокзали, станції, каси з реалізацією квитків на проїзд, об'єкти дорожнього сервісу). Четверта - об'єкти технічного обслуговування та ремонту (локомотивні депо, вагонні депо, пасажирські депо).

Відповідно до європейського залізничного законодавства інфраструктура транс'європейської мережі звичайних залізниць є інфраструктурою ліній транс'європейської транспортної мережі, що розподіляється на наступні категорії: 1) лінії, призначені для пасажирських перевезень; 2) лінії, призначені для змішаних перевезень; 3) лінії, спеціально споруджені або модернізовані для вантажних перевезень; 4) пасажирські вузлові станції; 5) вантажні вузлові станції, включаючи термінали; 6) лінії, що з'єднують вищевказані компоненти. Ця інфраструктура включає системи управління рухом, контролю і навігації: технічні засоби обробки даних і телекомунікації, призначені для пасажирських і вантажних перевезень дальнього сполучення мережею забезпечення безпечної і раціональної експлуатації мережі та ефективного управління рухом. Крім того, інфраструктура залізничної мережі включає колії, інженерні споруди, інфраструктуру станцій, захисне устаткування і спорядження [10, с. 44, 46].

Інтеграція національної залізничної мережі в загальноєвропейську зумовлює створення відповідних техніко-експлуатаційних, економіко-організаційних, правових та тарифних умов ефективного функціонування інфраструктури залізниць з метою : зменшення термінів доставки вантажів та пасажирів, підвищення рівня комплексного транспортного обслуговування, зниження собівартості перевезень, координації роботи всіх видів транспорту; покращення екологічного стану навколишнього середовища, вирішення соціальних питань населення та працівників.

Розвиток співпраці, упровадження нових технологій на залізничному транспорті можна визначити як основу в загальній стратегії економічного зростання, дозволяючи забезпечити залучення інвестицій (розподіл витрат і ризиків) в будівництво і експлуатацію залізничної інфраструктури в цілях більш ефективного перевезення людей і вантажів, як усередині країни, так і за її межі. В умовах реформування системи

залізничного транспорту, спрямованого на розвиток конкурентного транспортного ринку, основною метою, що становить базис галузевої політики держави, є створення умов підвищення економічної ефективності галузі, якості продукції і послуг залізничного транспорту, зниження народногосподарських витрат на перевезення залізничним транспортом; оптимізація поведінки суб'єктів ринку залізничних перевезень і забезпечення балансу їх інтересів; забезпечення цілісного, безпечного функціонування залізничного транспорту, а також його комплексного розвитку.

Інфраструктура залізничного транспорту, як природно-монопольний вид діяльності, є об'єктом, на який найбільшою мірою розповсюджується державне регулювання. Держава, як економічний суб'єкт, зацікавлена в підвищенні ефективності використання інфраструктури залізничного транспорту. В даному контексті задачею державного регулювання є стимулювання більш повного використання потужностей інфраструктури за допомогою нарощування обсягів перевезень, підвищення якості експлуатації перевізних засобів, використання прогресивних технологій в перевізному процесі, що приводить до зниження експлуатаційних витрат, позитивно впливає на собівартість перевезень і, як наслідок, веде до зниження транспортної складової в структурі валового національного продукту.

В даний час, необхідний збалансований розвиток інфраструктури залізничного транспорту; забезпечення доступності послуг для населення; забезпечення значного зростання якості послуг; підвищення конкурентоспроможності перевезень і реалізації транзитного потенціалу країни; забезпечення безпеки системи залізничного транспорту і досягнення світових екологічних стандартів. Процес реформування і розвитку системи залізничного транспорту повинен передбачати інноваційні методи розвитку, що забезпечують конкурентоздатну логістику перевезень, зниження сукупних витрат національної економіки і інтересах суспільства і держави, а також ефективну інтеграцію вітчизняної системи залізничного транспорту в світовий транспортний простір. Безумовно, переклад системи повітряного транспорту на новий якісний рівень зажадає значні інвестиції в розвиток. При цьому велику увагу слід приділити забезпеченню модернізації застарілих моделей, розробці і запуску в серійне виробництво принципово нового і конкурентоздатного рухомого складу. Для вирішення цього питання необхідна державна підтримка машинобудівної галузі економіки. Серед пріоритетних напрямків державної політики: збереження оптимальних обсягів виробництва і підвищення

конкурентоспроможності машинобудівної галузі; підтримка інноваційно активних підприємств; сприяння здійсненню ефективної взаємодії промисловості з усіма структурами національної інноваційної системи; розширення обсягів державного замовлення на проведення НДДКР та промислове освоєння технологій і продукції тощо [11].

Висновки. Зважаючи на викладене вище, транспортна політика держави стає інструментом реалізації національних інтересів, що дозволяє розглядати її як елемент, здатний впливати не тільки на ефективність економічного розвитку, але і на передумови розширення співпраці держав і зміцнення інтеграційних процесів. Так інтеграція України в світову економіку і диверсифікація зовнішньої торгівлі вимагають модернізації залізничної інфраструктури, реалізації потенціалу України як транзитної держави, підвищення взаємодії та конкурентоспроможності вітчизняних перевізників і розвиток експорту транспортних послуг.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Блудова Т.В. Транзитний потенціал України: формування та розвиток: монографія/ Блудова Т.В.- Рада національної безпеки України. Нац. ін-т проблем міжнародної безпеки. - К.: НІМБ, 2006. - 276 с
2. Дикань В.Л. Розвиток національної транзитної мережі та її інтеграція в міжнародну транспортну систему / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2008. - №24. – С. 11 – 13.
3. Дергаусов М. Особливості транспортної політики в Україні при її адаптації на міжнародних ринках. Режим доступу до статті: <http://www.vesna.org.ua/txt/sxid/econ2003/55.html>.
4. Един О. Транспортная политика в Украине / О. Един, Ю. Цветов, Л. Соколов // Экономика Украины. – 2000 -№1. –с.24-29.
5. Костюк М.Д. Техніко-технологічне забезпечення інтермодальних та інтероперабельних перевезень // Залізничний транспорт України. – 2009. № 3. – С. 3-7.
6. Пашенко Ю. Транспортная политика Украины / Ю. Пашенко // Экономика Украины. – 2001 -№1. –С.26-33.
7. Андрієвська О.М. Системні аспекти логістичного управління пасажирськими перевезеннями. Режим доступу до статті: http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Upsal/2008_5/08aommppt.pdf.
8. Сич Є.М. Проблеми управління фінансовим забезпеченням інноваційного розвитку залізничного транспорту / Є.М. Сич, Ільчук В.П., Вдовенко С.М. Режим доступу до статті: http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Vcndtu/Ekon/2009_35/1.htm.
9. Закон України «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 р.// ВВР, 1996. - № 40. – ст. 183.
10. Європейське залізничне законодавство / за ред. І. Б. Матвіїва.- Київ. – 2006, Т. 2. – 494 с.
11. Амоша О.І. Концептуальні орієнтири промислової політики України (на середньострокову перспективу) / О.І. Амоша, В.П. Вишневський, Л.О.Збаразька // Економіка промисловості. – 2008. - №43. Режим доступу до статті: http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/EProm/2008_43/st_43_01.pdf.

Аннотація. Осуществлен анализ проблем железнодорожного транспорта и определены методологические основы государственного регулирования его развития.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, железнодорожная инфраструктура, государственное регулирование

Summary. The analysis of problems of railway transport is carried out and the methodological bases of government control of his development are definite.

Keywords: railway transport, railway infrastructure, government control

*Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Єлагін Ю.В
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Полякова О.М.*