

УДК 656.23

*О.Г. Рудаков*

*Рада по вивченню продуктивних сил України НАН України*

## **ДЕРЖАВНА ПРОГРАМА РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА 2009–2015 РОКИ: ПРОБЛЕМИ ТА ШЛЯХИ ВИРІШЕННЯ**

Автор розглядає вплив «Державної програми реформування залізничного транспорту на 2009–2015 роки», а також вносить ряд пропозицій і рекомендацій щодо її поліпшення.

Ключові слова: державна програма, реформування, залізничний транспорт.

**Актуальність проблеми.** Актуальність проблеми обумовлена необхідністю вжиття кардинальних заходів для удосконалення системи управління і проведення ринкових перетворень у залізничному транспорті з метою підвищення інвестиційної привабливості галузі, конкурентоспроможності українських залізниць, збалансування інтересів залізниць та споживачів їхніх послуг, покращення стану виробничо-технічної бази і технологічного рівня перевезень, які за багатьма параметрами не відповідають зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг, що найближчим часом може стати перешкодою для подальшого соціально-економічного розвитку країни.

**Метою** даної статті є дослідження соціально-економічних наслідків реалізації проекту «Державної програми реформування залізничного транспорту на 2009–2015 роки», а також обґрунтування пропозицій щодо її удосконалення.

**Матеріали дослідження.** Ключова функція вантажних перевезень вітчизняних залізниць полягає в забезпеченні внутрішньоукраїнських господарських комунікацій між потужними промисловими підприємствами, експортно-імпортних операцій з країнами пострадянського простору та потоку товарів в напрямках підприємство – порт і порт – підприємство. Особливу роль залізниці відіграють у паливно-енергетичному та гірничо-металургійному комплексах і будівельній промисловості. Структуру основних вантажів, які перевозяться залізницями України, наведено на рис. 1.

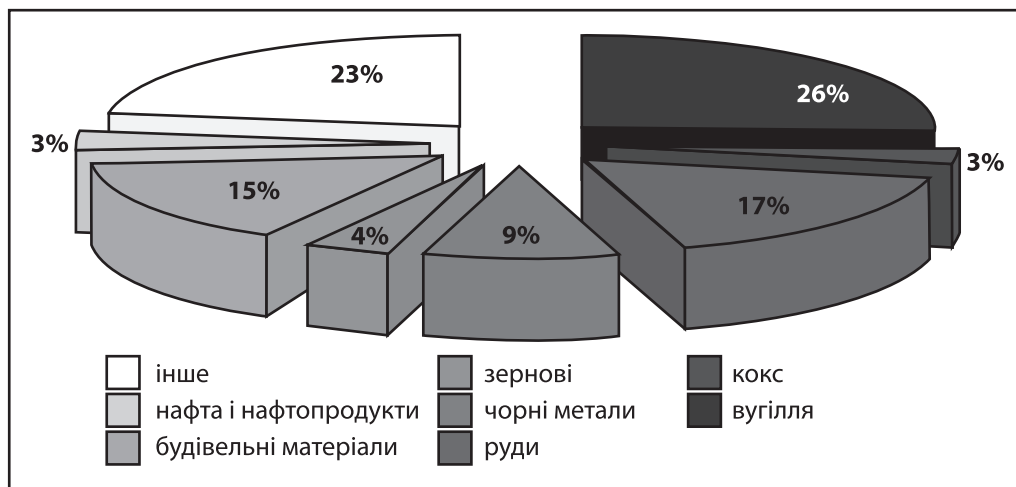


Рис. 1. Структура вантажів, відправлених залізничним транспортом у 2008 р.

Необхідно відмітити, що фінансова криза, яка розпочалась у IV кварталі 2008 р., досить сильно позначилася на залізничному транспорті. Через різкий спад промислового виробництва, відправлення нафти і нафтопродуктів у 2008 р. зменшилося на 23,3%, брухту чорних металів – на 15,6%, чорних металів – на 13,5%, лісових вантажів – на 10,7%, будівельних матеріалів – на 9,9%, хімічних і мінеральних добрив – на 9,6%, залізної та марганцевої руд – на 5,5%, коксу – на 0,7%, цементу – на 0,4%. На початку 2009 р. ситуація погіршилася: за перші два місяці відправлення вантажів залізничним транспортом зменшилися на 32,5% порівняно з аналогічним періодом 2008 р.

В останні роки основним стримуючим чинником розвитку залізничного транспорту було подальше старіння основних фондів «Укрзалізниці». За інформацією Міністерства транспорту та зв'язку (надалі – МТЗ), у 2007 р. знос основних фондів становив 79,9%, у тому числі, залізничних мостів – 70%, вантажних вагонів – 70%, пасажирських вагонів – 83%.

До складу залізничного транспорту України входять 159 підприємств і організацій – юридичних осіб, зокрема 6 залізниць (Львівська, Південно-Західна, Донецька, Одеська, Придніпровська, Південна), 106 медичних закладів, підприємства торгівлі, побуту, громадського харчування тощо. Загальна чисельність працюючих на залізничному транспорті – понад 400 тис. осіб.

Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування становить 21,9 тис. км. На початок 1990 р. довжина електрифікованих залізничних колій складала 8,1 тис. км, або 38% від загальної довжини, а на початок 2009 р. – 9,4 тис. км, або 43%. Третина колій (33%) – двоколійні або багатоколійні, і цей показник не зазнає змін уже впродовж кількох десятиріч (табл. 1).

Найбільшу експлуатаційну довжину залізничних колій загального користування мають Донецька (7,3%), Дніпропетровська (7,0%) і Харківська (6,9%) області, найменшу – Чернівецька (1,9%).

Таблиця 1

Характеристика залізничних шляхів сполучення України

Показник	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Колії загального користування, тис. км	22,8	22,7	22,3	22,2	22,1	22,0	22,0	22,0	21,9	21,9	21,9
Електрифіковані колії загального користування, тис. км	8,1	8,5	9,1	9,2	9,3	9,3	9,4	9,4	9,6	9,7	9,7
% від загальної довжини	36	38	41	42	42	42	43	43	44	44	44
Не електрифіковані, тис. км	14,7	14,2	13,2	13,0	12,8	12,7	12,6	12,6	12,3	12,2	12,2
% від загальної довжини	64	62	59	58	58	58	57	57	56	56	56
Двоколіїні, багатоколіїні ділянки, тис. км	7,6	7,5	7,3	7,3	7,2	7,2	7,2	7,2	7,1	7,1	7,1
% від загальної довжини	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33
Обладнані автоблокуванням, тис. км	14,1	13,5	13,5	13,5	13,4	13,4	13,4	13,4	13,4	13,4	13,4
% від загальної довжини	62	62	60	61	61	61	61	61	61	61	61

При середній щільності залізничної мережі 36 км на 1 тис. км<sup>2</sup> території, найвищі показники мають промислово розвинені Донецька, Львівська, Дніпропетровська, Харківська та Луганська області, а також Закарпатська, Чернівецька, Тернопільська і Вінницька, де висока щільність залізниць обумовлена насамперед їх вигідним прикордонним положенням та галузевою структурою господарства. У цих областях щільність залізниць коливається від 41 до 61 км/тис. км<sup>2</sup> території.

На даний час інфраструктура залізничного транспорту, яка до 1991 р. забезпечувала майже вдвічі більші обсяги перевезень, застаріла і значною мірою втратила свою потужність. По забезпеченню тягою залізниці втратили з 1992 р. 38% потенційних перевізних можливостей. Потребують заміни 30% верхньої будови колії (рейки, шпали, стрілочні переводи), 56% усього рухомого складу, 40% систем тягового енергозабезпечення. Понад 11% дефектних мостів та інших штучних споруд потребують реконструкції. Наявність значних резервів перевізних потужностей залізниць сформувала сталу суспільну думку про їх невичерпність.

Не кращий стан справ і в колійному господарстві. Довжина колії з простроченими термінами ремонту щорічно збільшується і досягла 6400 км (30% від загальної протяжності). З 26 млн. дерев'яних шпал майже 9,5 млн. (36%) непридатні до експлуатації. Унаслідок цього обмежуються швидкості руху поїздів, створюється реальна загроза безпеці перевезень пасажирів, виникнення техногенних катастроф.

Особливо складна ситуація з транспортним парком Укрзалізниці. Понад нормативний термін експлуатується 83% дизель-поїздів, 72% пасажирських тепловозів,

64% вантажних електровозів. Структура рухомого складу не відповідає існуючому попиту на спеціалізований рухомий склад, більша частина рухомого складу внаслідок зносу є комерційно непридатною.

З 1992 р. порушується принцип простого відтворення основних виробничих засобів: потреби залізничного транспорту в інвестиціях задовольнялись лише на 25–30%, внаслідок чого знос основних виробничих засобів зріс з 38 до 79,9% (активної їх частини – рухомого складу – до 85,4%), що створює реальну загрозу втрати технологічної стійкості галузі.

Останнім часом рухомий склад практично не оновлювався: темпи його оновлення у 2000–2007 рр., порівняно із попередніми роками, зменшилися в десятки разів, у тому числі електровозів – у 16 разів, дизель-потягів – у 15 разів, пасажирських вагонів – у 30 разів. Ступінь відпрацьованості електровозів сягнув 86,9%, тепловозів – 90,3%, електропотягів – 70%, пасажирських вагонів – 88,5% (табл. 2).

**Таблиця 2**  
**Стан основних виробничих засобів залізничного транспорту у 2008 р.**

Показник	Первісна вартість, млн. грн.	Знос, млн. грн.	Залишкова вартість, млн. грн.	Знос, %
Виробничі основні засоби – всього	198878,4	159026,9	39851,5	79,9
з них: рухомий склад	168858,9	144173,8	24685,1	85,4
в т. ч.: Електровози	37096,4	32252,1	4844,3	86,9
Тепловози	42520,5	38399,2	4121,3	90,3
Паровози	3,0	2,6	0,4	84,6
Моторвагонні секції	15197,2	11969,3	3227,9	78,7
Дизельні поїзди	5333,6	4444,4	889,2	83,3
Вагони вантажні	21873,1	15656,0	6217,1	71,6
Вагони пасажирські	46835,1	41450,1	5385	88,5
Невиробничі основні засоби	1159,7	453,9	705,8	39,1
Всього	200038,1	159480,8	40557,3	79,7

Обсяги інвестицій у розвиток залізничного транспорту у 2007 р. становили лише 3,5% від загальних капітальних вкладень в економіці країни, що значно нижче порогових значень (10–11%) з позицій економічної безпеки держави (табл. 3).

Таблиця 3

**Питома вага видів транспорту в загальному обсязі інвестицій в основний капітал за 2001–2007 рр.**

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Транспорт, млн. грн.	5939,7	4556	6562,8	9365,3	8346,2	10521	19220,6
Частка галузі до загального підсумку по економіці, %	22,9	18,8	20,1	19,8	18,1	16,2	16,8
Залізничний, млн. грн.	1609,0	1249,3	1704,2	1809,1	2599,8	3463,1	6683,5
Частка підгалузі, %	4,9	3,4	3,3	2,4	2,8	2,8	3,5
Міський та автодорожній, млн. грн.	531,8	685,1	862,1	1299,1	1462,6	1918	3442,7
Частка підгалузі, %	1,6	1,8	1,7	1,7	1,5	1,5	1,8
Морський, млн. грн.	94,4	71,9	96,4	27,6	22,5	16,9	14,6
Частка підгалузі, %	0,3	0,2	0,2	0,0	0,0	0	0
Річковий, млн. грн.	10,1	30,1	6,9	46,2	36,0	17,5	37,7
Частка підгалузі, %	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1	0	0
Авіаційний, млн. грн.	34,7	63,5	133,9	269,2	107,0	81,5	305,0
Частка підгалузі, %	0,1	0,1	0,3	0,3	0,1	0,1	0,2

Головною причиною незадовільного стану залізничного транспорту є невідповідність обсягів фінансування нормативним вимогам процесів простого відтворення основних виробничих фондів та нестача інвестицій, що стримують інноваційно-інвестиційний процес розвитку залізниць. Внаслідок цього має місце ряд проблем:

- старіння основних фондів, їх фізичний та моральний знос;
- незадовільний рівень організації перевізного процесу;
- низький рівень транспортного сервісу;
- низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки;

Основними перешкодами розв'язання цих проблем є:

- заниження більш ніж у 4 рази порівняно з ринковою вартістю основних виробничих засобів, що призвело до відповідного скорочення амортизаційних відрахувань, штучного підвищення прибутків і, відповідно, податків;
- недостатня інвестиційна привабливість галузі, що обмежує можливість залучення іноземних та приватних інвестицій, у тому числі за вже укладеними договорами позики з ЄБРР на 62,5 млн. дол. США;
- збитковість пасажирських перевезень, яка за останні 10 років збільшилась у 3,5 разу. Це є наслідком неефективної структури перевезень, неоптимального використання приміського транспорту, а також низьких пасажирських тарифів, які регулюються органами державної та місцевої влади, наявністю пілг на проїзд для

25 категорій громадян. Через відсутність механізму компенсації цих пільг, рівень відшкодування збитків у 2006–2008 рр. становив лише 2–4% від їх загального обсягу;

- непрозорість формування тарифів на вантажні перевезення;
- використання Укрзалізницею свого монопольного становища, поєднання комерційної функції і функції регулятора;
- неефективна структура управління Укрзалізниці, що призводить до значних непродуктивних витрат і зниження показників експлуатації рухомого і тягового складу, підвищення витрат на обслуговування і проведення ремонтів;
- відсутність адекватної системи бюджетування, яка дозволяла б визначати реальний фінансовий результат за кожним центром фінансової відповідальності, одержати фактичну картину структури витрат і доходів за напрямками бізнесу і структурних підрозділів, здійснювати адекватний розподіл загальновиробничих витрат по локомотивній, інфраструктурній, вагонній складовій і пасажирських перевезеннях;
- недостатній рівень інвестиційної складової в тарифах на вантажні перевезення, які в середньому у 2 рази нижчі, ніж у країнах СНД, і в 3–5 разів нижчі, ніж у країнах Європи;
- відсутність державної підтримки інноваційного розвитку галузі.

Асиметричний рівень інвестицій у транспортний комплекс та розвиток вантажних перевезень став причиною того, що національна транспортна інфраструктура виявилася нездатною оперативно розширити свою пропускну спроможність та задовольнити запити вітчизняних виробників. Проблеми виявлялися як у неповній завантаженості виробничих потужностей економіки, так і в утраті потенційних прибутків підприємств транспортного комплексу.

З урахуванням вартості основних засобів, що вимагають заміни у наступні 6 років (на період реформування залізничного транспорту), мінімальні інвестиційні потреби галузі для стабілізації процесу оновлення основних фондів становлять 94,5 млрд. грн.

Проблеми залізничної галузі України ускладнюються тим, що практично всі сусідні країни вже давно реформують свої залізничні галузі. Так, у Росії розпочався третій етап реформування РЖД, що вже зараз призвело до того, що російські перевізники (зокрема – Перша вантажна компанія, яка є 100% дочірньою компанією РЖД) з власним вагонним парком починають експансію на український ринок транзитних та внутрішніх перевезень. Боротися з ними, особливо з огляду на вступ України до СОТ, можна лише шляхом прямої і прозорої конкуренції. Для цього потрібні інвестиційні та організаційні ресурси, залучити які можна, лише створивши сучасну, відкриту галузеву структуру та кардинально реформувавши галузь.

Слід зазначити, що концепції реформування залізничної галузі України розроблялися починаючи з 2004 р., і були прийняті державні та галузеві програми (у тому числі Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту, схвалена розпорядженням КМУ від 27 грудня 2006 р. № 651-р).

Наступний етап реорганізації Укрзалізниці розпочався 16.12.2009 р. з прийняття Кабінетом Міністрів України програми реформування галузі (надалі – Програма), що базується на постановах «Держпрограма реформування залізничного транспорту на 2009–2015 роки», «Стратегія розвитку залізничного транспорту до 2020 року» і «Про надання «Укрзалізниці» і підлеглим їй залізницям статусу митного перевізника».

Основними завданнями Програми, що декларуються, є:

- удосконалення нормативно-правової бази та системи державного управління і регулювання залізничним транспортом;
- створення системи управління галуззю, адаптованої до ринкового середовища;
- створення умов для зростання інвестицій та формування конкурентного потенціалу;
- забезпечення недискримінаційного доступу користувачів до послуг інфраструктури залізничного транспорту;
- підвищення прозорості фінансово-господарської діяльності, ліквідація перехресного субсидування пасажирських перевезень;
- проведення ефективної соціальної політики, підвищення мотивації праці.

Основними напрямками виконання Програми, що декларуються, є:

- ринкова трансформація управління залізничним транспортом;
- створення організаційно-правових та економічних умов для розвитку конкуренції;
- удосконалення фінансово-економічної системи і тарифної політики;
- запровадження нових підходів у проведенні інвестиційної політики;
- проведення ефективної соціальної політики.

Програма реформування передбачає три таких етапи:

1-й етап (2009–2010 рр.)

- розробка та прийняття законодавчих і нормативно-правових актів, необхідних для реалізації першого етапу реформування;
- створення державного господарського об'єднання залізниць та інших підприємств залізничного транспорту у формі державного концерну;
- розробка і впровадження економічних механізмів, що забезпечують перехід до розширеного відтворення виробничих фондів на базі інноваційної моделі розвитку.

2-й етап (2010–2012 рр.)

- прийняття Закону України «Про особливості реформування залізничного транспорту», здійснення заходів щодо формування статутного фонду державного господарського товариства;
- інвентаризація майна і земельних ділянок Об'єднання та його учасників;
- розробка механізмів розподілу експлуатаційної та ремонтної діяльності;

- створення правових та економічних умов для формування вертикально інтегрованої організаційної структури за видами діяльності;
- реалізація механізму фінансової підтримки пасажирських перевезень;
- розвиток конкуренції на ринку залізничних перевезень;
- створення головного і регіональних центрів управління перевезеннями, розбудова мережі логістичних центрів;
- впровадження корпоративної автоматизованої системи управління;
- оптимізація організаційної структури у сфері ремонту.

### 3-й етап (2013–2015 рр.)

- утворення на базі майнових комплексів підприємств – учасників Об'єднання єдиного суб'єкта господарювання у формі Державної акціонерної компанії;
- ліквідація перехресного субсидування пасажирських перевезень;
- виведення зі складу залізниць підрозділів, що належать до конкурентного сектору;
- збільшення кількості приватних компаній, розвиток конкуренції.

На третьому етапі передбачається:

- у сфері вантажних перевезень – вихід на ринок залізничних перевезень компаній-операторів із власним рухомим складом;
- у сфері пасажирських перевезень – утворення господарського товариства за умови досягнення беззбиткової діяльності;
- у сфері приміських перевезень – утворення суб'єктів господарювання у формі господарських товариств за участю Державної акціонерної компанії і підприємств, утворених органами місцевого самоврядування.

У процесі реформування залізничної галузі передбачається:

- Розмежування господарських функцій і функцій державного управління.
- Інституціональні перетворення шляхом поступової реорганізації територіально-функціональної структури управління у вертикально-інтегровану.
- Удосконалення фінансово-економічної системи шляхом забезпечення чіткого і прозорого розподілу фінансових потоків за видами діяльності.
- Створення умов для значного збільшення інвестицій, впровадження інноваційної моделі розвитку.
- Удосконалення тарифної політики.
- Проведення ефективної соціальної політики.

Ряд заходів, передбачених Програмою, є вкрай важливими для існування та розвитку залізничної інфраструктури. Це, в першу чергу, стосується:

- Розмежування господарських функцій і функцій державного управління.
- Поступової реорганізації територіально-функціональної структури управління у вертикально-інтегровану за бізнес-напрямами.
- Удосконалення фінансово-економічної системи шляхом:
- окремого обліку доходів, витрат і фінансових результатів за видами економічної діяльності;



- розробки номенклатури витрат на провадження основної діяльності залізничного транспорту;
- розробки системи основних показників оцінки економічної діяльності підрозділів залізничного транспорту;
- впровадження єдиної інтегрованої інформаційної системи управління фінансами та ресурсами.

Однак оцінки експертів щодо реальної ефективності зазначеної Програми, дуже далекі від оптимістичних. Так, Асоціація підприємств відомчого транспорту та операторів вантажних залізничних перевезень «Укрвідтранс» вважає, що задекларована мета Програми «...задоволення зростаючих потреб національної економіки і населення в перевезеннях, підвищення якості транспортних послуг, зменшення транспортної складової у вартості товарів» є цілком декларативною, оскільки в «Основних проблемах, які потребують розв'язання», ні в «Основних завданнях реформування», ні в «Основних напрямках реформування» немає і згадки «про ту саму економіку (читай користувачів послуг залізниць), заради «зростаючих потреб» якої запроваджується реформування. Ніхто протягом усього періоду підготовки Програми реформування не робив і спроби запитати, а які саме потреби цієї економіки відносно залізниць, які взагалі накопичилися проблеми у взаємовідносинах з монополістом-перевізником чи які саме критерії якості послуг залізниць вбачають за доцільне ввести користувачі».

На думку членів Комітету ВР з питань транспорту та зв'язку, шлях реформування залізниці є хибним та протиприродним. «Заявлена програма суперечить світовому досвіду, абсолютно невмотивована з точки зору термінів впровадження, потребує значних фінансових вливань і в результаті не вирішує тих завдань ринкової трансформації залізничного господарства, про які в ній заявлено». Крім того, реалізація Програми:

- призведе до порушення цілісності функціонування залізничного транспорту як єдиного виробничо-технологічного комплексу, що визначено Законом України «Про залізничний транспорт»;
- не відповідає вимогам Закону України «Про загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства ЄС»;
- не підвищить інвестиційну привабливість і не вирішить основного питання реформування галузі – створення умов для залучення інвестицій з метою оновлення рухомого складу та модернізації інфраструктури залізниць;
- порушує два зобов'язання держави щодо реорганізації залізниць і підприємств залізничного транспорту у державну акціонерну компанію, які викладені у гарантійних угодах між Україною та ЄБРР;
- не підвищить конкурентоспроможність залізничного транспорту;
- призведе до надмірної централізації управління, погіршення керованості галуззю та зниження підприємницької ініціативи підпорядкованих структурних підрозділів.

**Висновки і пропозиції.** На нашу думку, запропонована Програма спрямована на консервацію існуючого стану галузі з проведенням косметичних заходів, оскільки націлена, у першу чергу, на перерозподіл контролю і фінансових потоків. Зокрема, передача адміністративних функцій МТЗ суперечить створенню Національної комісії регулювання транспорту, якого вимагає чинне законодавство з регулювання діяльності природних монополій. Програма не вирішує основного завдання – демонополізації галузі, захисту інтересів усіх учасників процесу перевезення залізничним транспортом; її реалізація знизить керованість галузі. За відсутності конкуренції на ринку послуг з ремонту і модернізації рухомого складу, інфраструктури та обладнання можна очікувати неконтрольованого зростання цін на зазначені послуги, та, як наслідок, зростання собівартості перевезень і необхідності чергового підвищення тарифів.

Реалізація заходів з удосконалення фінансово-економічної системи, що передбачає розробку та впровадження адекватної автоматизованої системи бюджетування на основі системи збалансованих показників, в принципі не потребує додаткового погодження Державною програмою та може бути реалізована протягом року за наявності політичної волі керівництва Укрзалізниці. Досвід реалізації системи бюджетування свідчить, що успішне її впровадження призводить до зниження витрат підприємства на 15–25%.

З урахуванням вищезазначеного пропонуємо таке:

1. Здійснити внутрішні організаційно-економічні заходи з упровадження адекватної автоматизованої системи бюджетування на основі системи збалансованих показників (Balanced Scorecard), що дозволить знизити непродуктивні витрати Укрзалізниці.
2. Впровадити заходи щодо зниження непродуктивних витрат, які потребують прийняття законодавчих та нормативних актів.
3. Впровадити заходи щодо розвитку України як транзитної держави.
4. Розробити проект ринкової трансформаційної моделі реформування залізничної галузі із залученням експертів, професійних спілок залізничної галузі, профільних підприємств та з урахуванням best practice (оптимального зарубіжного досвіду) реформування залізничної галузі, що підвищить інвестиційну привабливість та конкурентоспроможність залізничного транспорту й економіки України в цілому.
5. Реалізувати програму трансформації залізничної галузі відповідно до узгодженого проекту за рахунок власних коштів та залучених інвестицій.

1. Гребеник Е. ЕБРР не спешит с деньгами / Е. Гребеник // Экон. известия. – 2009. – № 232(1230).

2. Реформа железных дорог на Украине – несбыточные проекты и реальные перспективы [Электронный ресурс] // Виртуальный пресс-центр “УкрЗализниці”, 03.07.2009. – Режим доступа : <http://www.uzinfo.net/ru/analysis/9266>.

3. *Синицына Е.* “Укрзалізниця” поїдет по новому пути / Е. Синицына // Коммерсант – Україна. – 2009. – 17 дек.
  4. *Козак В.* Заявлена Міністерством транспорту та зв'язку програма реформування залізничного транспорту – це крок в нікуди [Електронний ресурс] / В. Козак ; прес-служба народного депутата України Володимира Козака, 04.06.2009. – Режим доступу : <http://www.partyofregions.org.ua/pr-east-west/4a27961d998ab>.
  5. *Рудаков О.Г.* Негативні наслідки сучасної політики ціноутворення залізничних вантажних перевезень для промислового сектора економіки / О. Рудаков // Регіональні аспекти розвитку продуктивних сил України. – 2010. – № 15. – С. 9–14.
  6. *Рудаков О.* Ціноутворення в залізничних вантажних перевезеннях України: проблеми та напрямки їх вирішення / О. Рудаков // Укр. соціум. – 2009. – № 2. – С. 77–83.
- Отримано 02.02.10*

*О.Г. Рудаков*

#### ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПРОГРАММА РЕФОРМИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НА 2009–2015 ГОДЫ: ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ РЕШЕНИЯ

Автор исследует влияние «Государственной программы реформирования железнодорожного транспорта на 2009–2015 годы», а также вносит ряд предложений и рекомендаций по ее совершенствованию.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, реформирование, государственная программа.

*O.G. Rudakov*

#### STATE PROGRAMME ON THE RAILWAYS REFORM FOR 2009-2015: PROBLEMS AND SOLUTIONS

The author explores the impact of the “State reform program for rail transport in 2009–2015 year”, and also develops and grounds the suggestions on its improvement.

Keywords: state programme, reform, rail transport.