

**УДК 656.2.078:061.1****Л. М. ЛЮБОХИНЕЦЬ**

Каф. «Економіка та менеджмент», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпро, Україна, 49010, тел. +38 (066) 193 72 32, ел. пошта lyubokhynets@ukr.net

**РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ: ДОСВІД КРАЇН ЄС**

**Мета.** Робота присвячена розгляду та аналізу існуючих моделей реформування залізничного транспорту на прикладі країн-учасниць Європейського союзу. Метою статті є виокремлення факторів, що дозволяють побудувати адекватну модель оптимального реформування й розвитку підприємств у галузі залізничного транспорту. **Методика.** Автор пропонує розглянути можливість використання практичних варіантів реформування у держав ЄС, що дозволить на основі порівняльного аналізу оцінити можливість застосування зарубіжного досвіду реформування галузей інфраструктури, а також визначити основні принципи, завдання, особливості реформування залізничного транспорту України та критерії ефективності його функціонування, враховуючи особливості економічного положення в Україні на сьогоднішній день. **Результати.** На основі виконаного аналізу встановлено необхідність здійснення в Україні реформування залізничного транспорту та проаналізовано варіанти існуючих моделей його реформування в країнах ЄС на прикладі Франції та Німеччини. Визначено передумови, характерні риси та результати реформування залізничного транспорту у вказаних країнах. Досліджено особливості реформування залізничного транспорту країн Європейського союзу, визначено їх вплив на ефективність роботи залізничного комплексу. **Практична значимість.** Проведений ґрунтовний аналіз досвіду реформування провідних залізниць світу дозволить запобігти помилкам при реформуванні мережі залізничного транспорту України.

*Ключові слова:* залізничний транспорт; природна монополія; реформування; інфраструктура; країни Європейського союзу; конкуренція.

**Вступ**

Проблема реформування природно-монопольних структур, його доцільність і наслідки, займає чільне місце серед багатьох актуальних питань у сфері досліджень ринку й державного регулювання економіки. Головним завданням цього процесу є створення конкурентного ринку й залучення потенційних інвесторів для розвитку цього сектора економіки.

Водночас збереження державної монополії на залізницях слугувало підтримкою державного бюджету, до якого йшла половина прибутків Укрзалізниці.

За останні 10 років рівень податкових надходжень Укрзалізниці до бюджетів усіх рівнів зріс у 3,5 разу (до 13 млрд грн), а потреба в закупівлі рухомого складу з держбюджету (згідно зі ст. 10 Закону України «Про залізничний транспорт») виконувалася в мізерних обсягах. Таким чином, галузь не мала перспектив розвитку. На сьогодні українські залізниці входять до п'ятірки найпотужніших залізниць світу за основними показниками вантажо- і пасажирообігу, ступенем електрифікації, розвитком заліз-

ничної мережі, обсягом вагонного парку, поступаючись лише Китаю, США, Росії та Індії. Високою також є відносна частка залізниць в транспортній роботі України: за даними офіційного сайту Укрзалізниці, цим видом транспорту виконується понад 61 % від загального вантажообігу та 34 % – пасажирообігу країни. Це не йде у жодне порівняння з країнами Європейського союзу, де частка залізниць хоч і зростає, але становить всього 18 % від вантажообігу та 7,4 % за пасажирообігом.

Однак навіть за наявності прикладів неефективного функціонування державних залізничних монополій немає однозначної відповіді, у якій формі слід організовувати діяльність у сфері залізничних перевезень: у формі монополії, що перебуває в державній власності, або ж у вигляді конкуруючих приватних компаній. Тому автор вважає за доцільне розглянути досвід країн ЄС для уникнення можливих помилок при реформуванні залізничного транспорту України та досягнення кращих результатів його роботи.

### Аналіз останніх досліджень та публікацій

Питаннями реформування залізничного транспорту та туристичної галузі займалися такі вчені, як О. Г. Дейнека, В. Л. Дикань, Б. М. Данилишин, Л. О. Позднякова, В. І. Петров, С. І. Дорогунцов, Й. М. Петрович, О. Ф. Балацький, Г. М. Кірта, Г. Д. Ейтутіс, Ю. С. Бараш, О. М. Гненний, М. В. Гненний [10-14] та багато інших. У роботах цих вчених було розкрито проблеми практичної модернізації технологічної бази рухомого складу, реалізації зміни структури управління галуззю, підвищення ефективності використання існуючих ресурсів, забезпечення прозорості фінансової діяльності, підвищення інвестиційної привабливості галузі тощо.

Однак умови кризи внесли свої корективи в процес реформування залізничної галузі, що викликало необхідність і пошук шляхів проведення дослідження щодо здійснення реформування залізничного транспорту України в сучасних умовах, ґрунтуючись на досвіді провідних країн ЄС. У процесі дослідження цієї проблеми були використані наукові праці провідних вчених та спеціалістів у галузі реформування залізничного транспорту та підвищення ефективності його роботи, зокрема А. А. Босова, Т. В. Будько, В. М. Гурнака, О. Г. Дейнеки, В. Л. Диканя, Ю. Ф. Кулаєва, О. О. Петренко [13, 15-17] та інших.

### Мета

Метою статті є розгляд та аналіз передумов, що спричинили необхідність реформування залізничної галузі в країнах ЄС та Україні, а також виділення факторів, що дозволять побудувати адекватну модель оптимального реформування і розвитку підприємств в галузі залізничного транспорту, ґрунтуючись на досвіді провідних європейських країн.

### Методика

Насамперед потрібно відзначити, що як у випадку державної монополії, так і у приватних підприємств існують свої позитивні й негативні аспекти діяльності. Оскільки, якщо як основний критерій ефективності розглядати результати фінансово-господарської діяльності, можна помітити, що фінансові показники діяльності державних залізниць зазвичай дещо гірше, ніж

у приватних компаній. З іншого боку, тільки державні залізничні монополії мають достатні фінансові та матеріальні ресурси, необхідні для підтримки й розвитку транспортної інфраструктури, розробки та впровадження інновацій, без яких сталий розвиток галузі навряд чи можливий. Наприклад, тільки державні залізничні підприємства за допомогою власної науково-дослідної бази проектують і вводять в експлуатацію нові типи поїздів і вагонів, здійснюють будівництво спеціалізованих ліній. Крім того, державні залізничні монополії беруть на себе витрати, пов'язані із здійсненням менш вигідних, а іноді навіть нерентабельних пасажирських перевезень.

Для України залізничний транспорт у довгостроковій перспективі залишиться основним перевізником вантажів і пасажирів.

Порівняно з країнами ЄС в Україні залізницею перевозиться значно більший обсяг вантажів (без урахування трубопроводу).

Пріоритетність розвитку цього виду транспорту в контексті інфраструктурної інтеграції зумовлена також наявним потенціалом України за довжиною залізничних колій. Відкритий доступ до інфраструктури залізниць забезпечить можливість функціонування підприємств, які будуть пропонувати нові й більш якісні послуги. Конкуренція, у свою чергу, буде сприяти поліпшенню діяльності обслуговуючих підприємств.

Реформи на залізницях, що проводяться з ініціативи ЄС, просуваються недостатньо швидко.

Заходи з лібералізації ринку транспортних послуг і заохочення конкуренції на залізницях не завжди зустрічають підтримку з боку громадськості.

Проте становище залізниць вимагає рішучих дій для зміни ситуації, адже спостерігаються тенденції до втрати позицій як у вантажних, так і в пасажирських перевезеннях.

Європейська практика реформування залізничного транспорту означає перехід від однієї моделі до іншої або застосування комбінованих моделей.

Структура залізниць країн ЄС має свої особливості. Пов'язано це, насамперед, зі ступенем проведення поділу між інфраструктурою і експлуатацією, а також з наявністю конкуренції у перевізній діяльності тощо.

Узагальнення досвіду реформування залізниць Німеччини, Франції (табл. 1) дозволило встановити, що реформи в цих країнах були необхідні для підвищення якості транспортного

обслуговування національного господарства та підвищення конкуренто-спроможності залізничного транспорту в транспортній мережі країн.

Таблиця 1

**Порівняння основних рис реформування залізничного транспорту в країнах ЄС: передумови, принципи та завдання [3-4, 6]**

Франція	Німеччина
Передумови	
<ul style="list-style-type: none"> <li>– втрата позицій в пасажирських і вантажних перевезеннях і, незважаючи на фінансову підтримку з боку держави, погіршення їх економічного стану;</li> <li>– тягар державних дотацій;</li> <li>– Програма створення єдиного внутрішнього ринку Європейського союзу (ЄС) про дерегулювання європейських транспортних ринків у міжнародних сполученнях, Директива ЄС 91/440 про поділ функцій утримання інфраструктури залізниць і організацію експлуатаційної роботи.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– стрімке погіршення фінансових показників Deutsche Bundesbahn;</li> <li>– зниження частки залізниць на ринку транспортних послуг;</li> <li>– злиття Deutsche Bundesbahn і Deutsche Reichsbahn, яке мало значну заборгованість, як результат об'єднання ФРН та НДР.</li> </ul>
Характерні риси	
<p>Реформа залізничного транспорту Франції передбачає збереження цілісності державної компанії SNCF (Національне товариство залізниць Франції), її відповідальності за залізничні перевезення, управління рухом і поточне утримання інфраструктури мережі. У той же час створення «Réseau Ferré de France» (RFF) більш чітко фіксує відповідальність держави за інфраструктуру, залишаючи функції фінансування її розвитку за державою. Таким чином, держава в особі RFF звільняє SNCF від фінансових проблем, пов'язаних з інвестиціями в розвиток інфраструктури (у тому числі й від старих боргів). Реформа передбачає чітке формулювання умов, при дотриманні яких SNCF виконує соціально необхідні функції, і особливо - перевезення пасажирів у регіональних сполученнях.</p>	<p>У грудні 1993 року Бундестаг проголосував за реформу німецької мережі залізниць. Deutsche Bundesbahn перетворився в DB AG, провідники - в "обслуговуючий поїзд персонал", а каси в "точки обслуговування". Було утворено Федеральне відомство залізниць Німеччини Eisenbahnbundesamt, яке видало DB AG дозвіл на експлуатацію інфраструктури та здійснення пасажиро- і вантажоперевезень. Влада звільнила залізницю від боргів і передала їх окремій організації. Загальна кількість працівників знизилася з 355,7 тис. чол до 242,8 тис. чол з 1994 по 2004 рік. У 2007 році Deutsche Bahn пройшла реорганізацію. Весь пасажирський сектор дістався компанії DB Bahn, логістика - DB Schenker, інфраструктура - DB Netz. Однак практично всі дочірні підприємства так і залишилися в державній власності.</p>

Отже, реформування залізниць в країнах Євросоюзу здійснюється в основному за трьома напрямками:

- виведення залізниць з повного підпорядкування уряду й прийняття обома сторонами переглянутого переліку завдань і відповідальності;
- реструктуризація залізниць з метою посилення ринкової орієнтації при збереженні ролі уряду в змісті інфраструктури і позицій соціально необхідних видів обслуговування.

- перерозподіл повноважень між громадським та приватним сектором в наданні транспортних послуг.

Моделі функціонування національних залізничних компаній, а також ступеня інтеграції інфраструктури й перевізного процесу різні, проте простежується загальна тенденція до лібералізації ринку. При штучно створеній конкуренції залізниця часто втрачають прибутки, а вантажовласники починають платити за перевезення більше.

## Результати

Майже всі адміністрації, які почали реформи, прийшли до моделі вертикально інтегрованої компанії. У цьому випадку зберігається централізація управління перевізним процесом.

Реформа залізничного транспорту в країнах Євросоюзу проходить під прапором загальної лібералізації і становлення ринкових механізмів. Усі ключові напрямки реформ прописані в так званій Білій книзі ЄС по залізничному транспорту, виданій в 1996 році. Серед основних положень концепції трансформацій залізниць Європи визначені такі напрямки:

- санація фінансів залізниць і списання боргів;
- відмова від перехресного субсидування пасажирських перевезень;
- державне фінансування інфраструктури;
- вільний доступ до залізничної інфраструктури;
- технічна універсалізація залізниць.

Реформа залізничного транспорту в країнах ЄС не ставить за мету змінити права власності, націоналізувати або приватизувати залізниці будь-якої країни-учасниці. [9]

У Франції, як і раніше, діють державні залізниці, у Великобританії – приватні, а в Німеччині – акціонерне товариство залізниць під повним контролем держави [3-4]. У деяких країнах є змішані форми управління власністю залізниць. Реформа ЄС націлена на створення цивілізованого вільного ринку міжнародних перевезень. Головна передумова для цього – поділ інфраструктури і перевізної діяльності.

Не всі країни ЄС виконали цю вимогу в повному обсязі. Багато, розділивши зазначені види діяльності, цим і обмежилися, формально надавши права операторам, ліцензованим ЄС, організовувати рух регулярних вантажних і пасажирських поїздів на залізничній інфраструктурі інших держав. В основному ними стали цільові, наприклад, перевезення ядерного палива та ядерних відходів, спеціальні – контейнерні поїзди океанських перевізників і транзитні контейнерні і контейлерні маршрути. Такі окремі поїзні формування, проте, не мають у цілому серйозного впливу на експлуатаційну діяльність, безпеку і економічні показники національних залізниць [3, 6].

Можна стверджувати, що вільний конкурентний ринок залізничних послуг у Європейсько-

му союзі створено за мінімальних зусиль, витрат і фінансово-економічних наслідків. Проникнення національних ліцензованих перевізників на сусідні ринки мінімальне. Як і раніше, національні перевізники – оператори в основному здійснюють свою діяльність в межах національних залізниць, які обмежені кордонами своїх держав. Інша справа, що маркетингова діяльність, а також комерційна присутність і представництво національних залізниць в інших регіонах Європи дозволяє їм залучати великі транзитні вантажопотоки на свою територію, отримувати фінансову вигоду, поліпшуючи при цьому своє геополітичне й гео економічне становище.

Механізми реалізації інвестиційної діяльності у сфері транспорту полягають у такому:

- використання різних джерел фінансування галузі (власних коштів підприємств, коштів державного і місцевих бюджетів, коштів інвесторів, зокрема на концесійній основі, кредитних ресурсів банків і міжнародних фінансових установ);
- проведення переоцінки основних фондів, посилення заходів зі збільшення інвестицій у розвиток транспорту загального користування, яке буде сприяти впровадженню вітчизняних інноваційних транспортних технологій і технологічної модернізації транспорту;
- поєднання державних капітальних вкладень і приватного капіталу вітчизняних та іноземних інвесторів; аналіз можливостей запровадження механізмів довгострокового пільгового кредитування інвестицій в ресурсо- та енергозберігаючу техніку і технології. [7, 17]

Як вимірювання ефективності транспортної інтеграції варто також розглядати участь України в транс'європейських транспортних мережах. Основними складовими цього напрямку взаємодії є проекти підтримки інтеграції транспортної системи України в транс'європейську транспортну мережу і підтримки розробки та впровадження транспортної політики в Україні.

При розгляді реформи українських залізниць слід враховувати специфіку даного сектора економіки в Україні. Оскільки для країни в цілому характерні досить великі відстані, залізничний транспорт є основним транспортним засобом для більшості категорій населення, і тому цей сектор економіки повинен постійно контролюватися державою з метою недопу-

щення безпідставного зростання тарифів і зниження якості обслуговування. Більше того, при розробці різного роду державних планів і концепцій розвитку, як у рамках окремих галузей, так і для економіки в цілому, слід чітко усвідомлювати, що без відповідного розвитку залізничної мережі реалізація програм економічного розвитку навряд чи буде можлива в повному обсязі.

### Висновки

Оцінюючи можливість застосування європейського досвіду реформування мережі залізничного транспорту, слід брати до уваги особливості економічного становища в Україні на даний момент.

За стабільної ситуації в країні реформування залізничного транспорту має проходити з урахуванням, насамперед, необхідності комплексного розвитку мережі залізниць. Це означає, що державі за допомогою різних методів регулювання слід стимулювати не стільки виключно використання інфраструктури, скільки її відновлення і розвиток.

Основним завданням реформування залізничного транспорту України має бути, перш за все, ефективність функціонування галузі як цілісної інфраструктурної системи.

Як показує досвід, головна мета реформ залізниць в усіх країнах — припинити фінансування пасажирських перевезень за рахунок вантажних та дати можливість перевізнику інвестувати в модернізацію інфраструктури.

Підсумовуючи, треба зазначити, розвиток залізниць у кожній з розглянутих країн не можна пояснювати виключно організацією реформування структурних підрозділів, зміною форм власності тощо. Позитивні результати також можуть бути наслідком інших факторів, таких як загальний економічний підйом, зростання доходів населення, технічний прогрес, який зумовив зниження витрат. При цьому скоротити державні витрати на залізничний транспорт і знизити рівень необхідного галузі держконтролю практично ніде не вдалося. Дроблення великих національних перевізників на кілька приватних компаній призводить до зростання транспортних витрат, що збільшує навантаження на всю економіку країни.

При відділенні перевізної діяльності від інфраструктури остання або деградує за відсут-

ності фінансування, або цілком залежить від державних дотацій.

Досвід реформування розглянутих європейських країн не дає однозначного підтвердження, що роздержавлення залізниць є найкращим способом управління.

Реформування залізничного транспорту в Україні - це найбільший проект, який переслідує досягнення важливих соціально-економічних та інших цілей. Тому, як будь-який великомасштабний проект, реформи вимагають великих витрат і потребують техніко-економічного обґрунтування з визначенням витрат на реформування та оцінку його ефективності.

### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Бараш, Ю. С. Критерій вибору раціональної моделі управління залізничним транспортом / Ю. С. Бараш // Залізничний трансп. України. – 2004. – № 6. – С. 19–21.
2. Корнієнко В. В. Особливості структурної реформи залізничного транспорту України / В. В. Корнієнко, В. В. Козак, Г. М. Легенький // Залізничний трансп. України. – 2007. – № 5. – С. 3–9.
3. Саакян Ю. З. Мировой опыт реформирования железных дорог / Ю. З. Саакян и др. – Москва: ИПЕМ, 2008. – 276 с.
4. Французькі залізниці: проблеми реформування. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.guardian.co.uk/world/2010/jun/23/france-e-general-strike-pension-reforms> (дата звернення 15.11.2016). – Назва з екрану.
5. Про розвиток залізниць Співтовариства [Електронний ресурс] : директива Ради № 91/440/ЕС від 29 лип. 1991 року. – Режим доступу: [http://ci.uz.gov.ua/org/ec/ec91\\_440e.html](http://ci.uz.gov.ua/org/ec/ec91_440e.html) (дата звернення 15.11.2016). – Назва з екрану.
6. Європейський досвід реформування залізничного транспорту [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.internationaltransport\\_forum.org/jtrc/rail/index.html](http://www.internationaltransport_forum.org/jtrc/rail/index.html) (дата звернення 15.11.2016). – Назва з екрану.
7. Ейтутіс Г. Д. Основні моделі управління залізницями / Г. Д. Ейтутіс // Залізничний трансп. України. – 2007. – № 6 (65). – С. 24–25.
8. Дикань В. Л. Трансформація діяльності транспортно-логістичних центрів в умовах міжнародних транспортних коридорів та їх роль в інформаційному забезпеченні інтелектуалізації вітчизняного промислового комплексу / В. Л. Дикань // Вісн. економіки трансп. і пром-

- сті : зб. наук. пр. – Харків : УкрДАЗТ, 2010. – № 30. – С. 172–173.
9. Перспективные структуры управления на европейских железных дорогах // G.Dalton. European Review. – 2001. – № 4. – С.62-75; Железные дороги мира. – 2002. – № 2. – С. 9-13.
  10. Кірпа Г. М. Інтеграція залізничного транспорту України у європейську транспортну систему : монографія / Г. М. Кірпа. – Дніпропетровськ : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2004. – 248 с.
  11. Макаренко, М. В. Системний підхід до реформування залізничного транспорту України / М. В. Макаренко, Ю. М. Цветов // Проблемы экономики и упр. на ж.-д. трансп. : материалы II Международной научн.-практической конф. – Киев : КУЭТТ, 2007. – С. 5–18.
  12. Бараш Ю. С. Основні моделі реформування залізничного транспорту в Європі / Ю. С. Бараш, Т. Ю. Чаркіна // Вісн. економіки транспорту і промисловості : зб. наук. пр. УкрДАЗТ. – 2014. – № 42. – С. 263-270.
  13. Транспортна логістика. Складові частини логістики : навч. посіб. / Данько М. І., Бутько Т. В., Котенко А. М. и др. – Харків : УкрДАЗТ, 2004. – 158 с.
  14. Дикань В. Л. Особливості реформування Національної транспортної системи / В. Л. Дикань, О. М. Єлагіна // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2002. – № 1. – С.17–21.
  15. Босов А. А. Методика попередньої оцінки варіантів структурної реформи залізничного транспорту України / А. А. Босов, Ю. С. Бараш, Н. А. Мухіна // Залізничний трансп. України. – 2006. – № 1. – С. 14–19.
  16. Сай В. М. Планетарные структуры управления на железнодорожном транспорте : монография / В. М. Сай. – Москва : ВИНТИ РАН, 2003. – 336 с.
  17. Петренко Е. А. Реформирование железнодорожного транспорта Украины : теория, проблемы, пути решения : монография / Е. А. Петренко; НАН Украины, Ин-т экономики пром-сти. – Донецк, 2011. – 358 с.

Л. Н. ЛЮБОХИНЕЦ

Каф. «Экономика и менеджмент», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, Днепр, Украина, 49010, тел. +38 (066) 193 72 32, эл. пошта lyubokhynets@ukr.net

## РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА: ОПЫТ СТРАН ЕС

**Цель.** Работа посвящена рассмотрению и анализу существующих моделей реформирования железнодорожного транспорта на примере стран-участниц Европейского союза. Целью статьи является выделение факторов, позволяющих построить адекватную модель оптимального реформирования и развития предприятий в области железнодорожного транспорта. **Методика.** Автор предлагает рассмотреть возможность использования практических примеров государств ЕС, что позволит на основе сравнительного анализа оценить возможность применения зарубежного опыта реформирования отраслей инфраструктуры, а также определить основные принципы, задачи, особенности реформирования железнодорожного транспорта Украины и критерии эффективности его функционирования, учитывая особенности состояния дел в Украине на сегодняшний день. **Результаты.** На основе проведенного анализа установлена необходимость проведения в Украине реформирования железнодорожного транспорта и проанализированы варианты существующих моделей его реформирования в странах ЕС на примере Франции и Германии. Определены предпосылки, характерные черты и результаты реформирования железнодорожного транспорта в указанных странах. Исследованы особенности реформирования железнодорожного транспорта стран Европейского союза и определено их влияние на эффективность работы железнодорожного комплекса. **Практическая значимость.** Проведенный обстоятельный анализ опыта реформирования ведущих железных дорог мира позволит предотвратить ошибки при реформировании сети железнодорожного транспорта Украины.

**Ключевые слова:** железнодорожный транспорт; естественная монополия; реформирование; инфраструктура; страны Европейского союза; конкуренция.

L.M. LYUBOKHYNETS

Dep. «Economics and management», Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lazaryan st., 2, Dnipro, Ukraine, 49010, tel. +38 (066) 193 72 32, e-mail lyubokhynets@ukr.net

## REFORM OF RAILWAYS: EU EXPERIENCE

**The purpose.** The work deals with the analysis of existing models and reform of railway transport on the example of countries participating in the European Union. The article is about isolating factors that can build an adequate model of optimal enterprise reform and development in the field of railway transport. **Methods.** The author proposes to consider using practical examples of the EU, which will be based on comparative analysis to evaluate the possibility of using foreign experience in reforming infrastructure sectors, as well as define the main principles, objectives, especially the reform of Railway Transport of Ukraine and the criteria for its efficiency, taking into account the situation in Ukraine for today. **The Results.** Based on the analysis the need for reform in Ukraine railway transportation and analyzed variants of existing models to reform the EU countries the example of France and Germany. Preconditions, characteristics and results of railway reform in these countries. The particular qualities of the railway reform at the European Union countries are investigated and their impact on the performance of the railway network is identified. **The practical significance.** Conducted a thorough analysis of Reform major railways in the world will prevent errors in the reform of Railway Transport of Ukraine.

*Keywords:* rail; natural monopoly; reform; infrastructure; the European Union; competition.

Надійшла до редколегії 03.12.2016.

Стаття рекомендована до друку к-том екон. наук, доц. Романко В. І., д-ром екон. наук, доц. Каховською О. В.