

УДК 338.51:656.2

*Ніна Колесникова, д.е.н., проф., проректор з науково-педагогічної роботи,
Державний економіко-технологічний університет транспорту*

*Андрій Садюк
(аспірант Державного економіко-технологічного університету транспорту)*

РОЛЬ ЦІНОУТВОРЕННЯ В ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Зростаючі потреби національної економіки у якісному транспортному забезпеченні обумовлюють необхідність підвищення ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту, що в свою чергу вимагає дослідження ролі ціноутворення в їх діяльності. Аналіз останніх досліджень і публікацій стосовно ціноутворення на залізничному транспорті показує, що на сьогодні бракує досліджень щодо ціноутворення в умовах подальшої реалізації програми реформування залізничного транспорту країни. Це обумовило актуальність та мету даної статті. Розглянуто економічне та нормативне визначення ціни в діяльності підприємств залізничного транспорту. Зазначено, які види цін застосовуються на залізничному транспорті. Показано, які фінансові показники існують на підприємствах залізничного транспорту при застосуванні існуючої системи ціноутворення. Виявлено, що при застосуванні існуючої системи ціноутворення доходів від перевезень виявляється недостатньо для забезпечення нормального відтворювального процесу. За таких умов ступінь зносу основних засобів виробництва перевищує поріг економічної безпеки, експлуатуються морально застарілі виробничі засоби, наслідком чого стає зменшення обсягів надання послуг, підвищення собівартості та погіршення якості цих послуг та ін. Проаналізовано нормативні аспекти регулювання ціноутворення на залізничному транспорті та виявлені недоліки, які унеможливають застосування ринкових методів ціноутворення та протирічять основним принципам, які задекларовані на стратегічному рівні розвитку галузі транспорту.
Ключові слова: залізничний транспорт, ціноутворення, аспекти регулювання, підприємства залізничного транспорту.

© Колесникова Н.М., Садюк А.В., 2015

Нина Колесникова, д.э.н., проф.

(проректор по научно-педагогической работе, Государственный экономико-технологический университет транспорта)

Андрей Садюк

(аспирант Государственного экономико-технологического университета транспорта)

РОЛЬ ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Растущие потребности национальной экономики в качественном транспортном обеспечении обуславливают необходимость повышения эффективности функционирования предприятий железнодорожного транспорта, что в свою очередь требует исследования роли ценообразования в их деятельности. Анализ последних исследований и публикаций относительно ценообразования на железнодорожном транспорте показывает, что на сегодня не хватает исследований по ценообразованию в условиях дальнейшей реализации программы реформирования железнодорожного транспорта страны. Это обусловило актуальность и цель данной статьи. Рассмотрены экономическое и нормативное определение цены в деятельности предприятий железнодорожного транспорта. Приведено, какие виды цен применяются на железнодорожном транспорте. Показано, какие финансовые показатели существуют на предприятиях железнодорожного транспорта при использовании существующей системы ценообразования. Выявлено, что при использовании существующей системы ценообразования доходов от перевозок оказывается недостаточно для обеспечения нормального воспроизводственного процесса. При таких условиях степень износа основных средств производства превышает порог экономической безопасности, эксплуатируются морально устаревшие производственные средства, следствием чего становится уменьшение объемов предоставления услуг, повышение себестоимости и ухудшение качества этих услуг и др. Проанализированы нормативные аспекты регулирования ценообразования на железнодорожном транспорте и выявлены недостатки, которые делают невозможным применение рыночных методов ценообразования и противоречат основным принципам, которые задекларированы на стратегическом уровне развития отрасли транспорта.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, ценообразование, аспекты регулирования, предприятия железнодорожного транспорта.

*Nina Kolesnikova, Doctor of Economic Sciences, Professor,
(Prorector to Scientifically-pedagogical Work, State Economy and Technology
University of Transport)*

*Andriy Sadiuk
(graduate student State Economy and Technology University of Transport)*

PRICING ROLE IN OPERATION OF RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES

Growing needs of the national economy for high quality transport services necessitate efficiency improvement of railway transport enterprises functioning, thus causing through study of pricing role in their operation. Analysis of the most recent achievements and publications pertaining to the pricing methods at railway transport shows that there is a lack of pricing studies under conditions of further implementation of reforming programme for the railway transport in our country. It was the reason that caused relevancy and purpose of this paper. Economic and regulatory pricing significance for operation of the railway transport enterprises has been considered. It was noted what kind of prices are applicable to railway transport. The paper shows what financial indicators are available at railway transport enterprises under existing pricing system. It was found that available pricing system is insufficient to generate income from transportation required for the normal reproductive process. Under such circumstances, wear and tear extent of fixed productive assets exceeds the economic safety threshold; morally obsolete production means are operated thus resulting in the decrease of service rendering scopes, in the increase of the production cost, deterioration of such services and the like. Regulatory aspects of price management at railway transport are analysed and drawbacks are found with the latter making application of market pricing methods impossible and contradicting usage of underlying principles as declared at the strategic development level of the railway transport industry.

Keywords: railway transport, pricing, aspects of regulations, railway transport enterprises.

Постановка проблеми. Геополітичне положення України, структура національної економіки, прагнення України до інтеграції в ЄС обумовлюють необхідність постійного розвитку транспортної системи країни, провідна роль в якій належить залізничному транспорту. Крім того, подальший розвиток ринкової економіки супроводжується ускладненням транспортно-економічних зв'язків в середині країни, що потребує підвищення ефективності виробничо-фінансової діяльності галузі транспорту, ефективність діяльності та відтворення якої великою мірою залежить від ціноутворення на транспортні послуги [1, с. 41].

Проведення дослідження ролі ціноутворення на підприємствах залізничного транспорту дозволить в подальшому сформулювати моделі ціноутворення, які можна застосовувати для підприємств залізничного транспорту та які дозволять досягнути

достатній рівень доходів для забезпечення ефективної діяльності й нормального відтворення основних засобів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемою ціноутворення займалися вітчизняні та зарубіжні науковці, серед яких Корінев В.Л., Кібік О.М., Філюк Г.М., Мочерний С. В., Піттман Р. та ін. [17-18]. Значний внесок у дослідження та розв'язання проблем ціноутворення на залізничному транспорті зробили такі відомі вчені, як Вітте С.Ю., Крейнін А.В., Мазо Л.А., Єловий І.О., Хусаїнов Ф.Й., Колесникова Н. М., Макаренко М. В., Чебанова Н. В., Чорний В. В. та ін. [1, 19]. Дослідження багатьох з них присвячені розробці тарифів на залізничні перевезення в умовах демонополізації потенційно конкурентних секторів залізничного транспорту. Проте на сьогодні бракує досліджень щодо ціноутворення в умовах подальшої реалізації програми реформування залізничного транспорту країни. Враховуючи нинішню активну фазу реформування залізничних підприємств виникає необхідність більш глибокого з'ясування ролі ціноутворення на підприємствах залізничного транспорту та причин існування суперечностей регулювання у цій сфері.

Метою статті є з'ясування ролі ціноутворення в діяльності підприємств залізничного транспорту.

Виклад основного матеріалу дослідження. В економічній теорії ціноутворення – це процес формування ціни на товари чи послуги. В процесі ціноутворення відбувається визначення завдання ціноутворення, оцінка собівартості продукції, вивчення попиту, аналіз цін у конкурентів, вибір методу ціноутворення і встановлення остаточної ціни.

Ціна в свою чергу є кількістю грошей (або їх еквівалентом), що сплачується за одиницю даної продукції (товарів, робіт, послуг), що призначені для реалізації на сторону [2, с. 6].

Роль ціноутворення величезна, тому що в ринкових умовах система ціноутворення є одним з головних інструментів економіки, оскільки:

- ціни виступають як засіб встановлення відносин між виробниками товарів, робіт (послуг) і споживачами, тому справляють значний вплив на подальший розвиток як підприємства, що виробляє товари, роботи (послуги), так і підприємств, що споживають товари, роботи (послуги);
- ціни визначають прибутковість підприємства, тому прямо впливають на його життєздатність та конкурентоспроможність;
- ціни справляють суттєвий вплив на виручку від реалізації товарів, робіт (послуг), тому вони великою мірою визначають структуру виробництва;
- ціни визначають фінансову стабільність підприємства;
- ціна є одним з важливих факторів ведення конкурентної боротьби;
- ціни на товари та послуги базових галузей економіки справляють суттєвий вплив на стан національної економіки.

В ціні фокусуються практично всі основні економічні відносини в суспільстві. В ціні відображаються дії об'єктивних економічних законів вартості, конкуренції, попиту і пропозиції, тощо.

На підприємствах залізничного транспорту цінами реалізації продукції залізниць є залізничні тарифи та збори. Відповідно до статті 189 Господарського кодексу України тарифи і збори є видом цін [3]. Відповідно до Статуту залізниць України [4] тарифи на перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу – система цінних ставок та правил їх застосування, за якими провадяться розрахунки за перевезення залізницями, а збори – цінні ставки, за якими провадяться ро-

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

зрахунки за виконання підприємствами залізничного транспорту робіт та послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу, тощо.

Тарифи є джерелом доходів для будь-якого підприємства, від їх рівня великою мірою залежить ефективність діяльності та фінансова стабільність підприємств. Проаналізуємо фінансові результати Укразалізниці на основі даних фінансово-економічного департаменту та представимо їх у табл. 1.

*Таблиця 1. Фінансовий результат залізниць (2010-2014 рр)**

Показник	2010	2011	2012	2013**	2014***
	млн грн	млн грн	млн грн	млн грн	млн грн
1	4	5	6	7	8
Доходи від вантажних перевезень	33227,9	40324,8	39510,8	44647,2	43781
Витрати на перевезення вантажів	23821,2	27751,9	29406,6	28516,4	28110,9
Фінансовий результат по перевезеннях вантажів	9406,7	12252,8	10104,2	9102,6	10447,9
Рентабельність вантажних перевезень, %	39,5	45,3	34,4	31,9	37,2
Доходи від перевезень пасажирських	5411,1	5838,3	6574	7028,2	5222,1
Витрати на перевезення пасажирів	11067,7	12482,1	13225,1	13754,6	12938,6
Фінансовий результат по перевезеннях пасажирів	-5656,6	-6643,8	-6651,1	-6726,4	-7716,5
Рентабельність пасажирських перевезень, %	-51,1	-53,2	-50,3	-48,9	-59,6
Фінансовий результат загальний	692,8	842,6	431,5	420,5	-937,3

Примітки:

* Доходи, фінансовий результат без урахування ПДВ;

**З 2013р. – з урахуванням доходів підприємств Укррефтрансу, Ліски та Стрийського ВРЗ;

***З 2014 р. – з урахуванням доходів підприємств Укррефтрансу, Ліски, Укрспецвагону, Стрийського ВРЗ та Дарницького ВРЗ

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

З даних фінансових результатів Укрзалізниці за 2010-2014 роки загальний фінансовий результат змінюється від 692,8 млн грн прибутку у 2010 році до -937,3 млн грн збитку у 2014 році, при цьому максимальний прибуток був 842,6 млн грн у 2011 році. Якщо ж подивитись на рентабельність перевезень, то вона змінюється за аналізований період у межах 32-45% для вантажних перевезень і у межах -(49-60)% для пасажирських перевезень. Тобто, бачимо, що загалом пасажирські перевезення є збитковими, а збитки покриваються, зокрема, за рахунок вантажних перевезень (не враховуючи інші види діяльності залізниць).

Далі приведемо інформацію щодо капітальних вкладень на Укрзалізницю у табл. 2.

Таблиця 2. Джерела фінансування капітальних вкладень та напрями їх використання Укрзалізницею (2010-2014 рр., тис. грн)

	2010	2011	2012	2013	2014
1	2	3	4	5	6
Капітальних вкладень, всього	8478459	11197062	12831701	6505575	4619850
з них за рахунок:					
Централізованих джерел	650000	1128322	309815	–	–
Нецентралізованих джерел	7828459	10068740	12521886	6505575	4619850
Інвестиційний фонд	–	–	–	–	–
власних коштів	5005061	4808833	5198106	3233231	2296731
інших	2823398	6388229	7326780	3272344	2323119

Як видно із табл. 2 щорічно Укрзалізницю на капітальні інвестиції потрібно у середньому близько 8,7 млрд. грн. (за період 2010-2014 років). При цьому з централізованих джерел за 2013-2014 роки не було фінансування на капітальні вкладення, а з 2010 року по 2012 рік їхня частка доходила максимально до 7,7% від потреби у 2010 році. В той же час, власних коштів вистачало на фінансування від 59% у 2010 році до 49,7% у 2014 році від необхідних капітальних вкладень.

Таким чином, отримуваних доходів від перевезень виявляється недостатньо для забезпечення нормального відтворювального процесу. За таких умов ступінь зносу основних засобів виробництва перевищує поріг економічної безпеки, експлуатуються морально застарілі виробничі засоби, наслідком чого стає зменшення обсягів надання послуг, підвищення собівартості та погіршення якості цих послуг та ін. Тому залізничний транспорт потребує значних капітальних інвестицій.

З метою аналізу причин виникнення ситуації, що склалася з доходами по перевезеннях, розглянемо, як регулюється питання ціноутворення на залізничному транспорті. Так, правове регулювання ціноутворення здійснюється передусім, Законом України «Про ціни і ціноутворення», Законами України «Про захист економічної конкуренції», «Про природні монополії», а також нормами Цивільного та

Господарського кодексу, постановою Кабінету Міністрів України від 25.12.1996 року № 1548 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін(тарифів)» [1, 5].

Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 25.12.1996 року № 1548 «Про встановлення повноважень органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)» тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, а також тарифи на перевезення пасажирів, багажу і вантажобагажу (крім приміських перевезень та перевезень швидкісними поїздами категорії Інтерсіті+ у вагонах першого класу) встановлюється Мініфраструктури за погодженням з Мінекономрозвитку та Мінфіном [6].

Відповідно до Закону України «Про природні монополії» [7] визначені сфери діяльності суб'єктів природних монополій та суміжні ринки, на яких здійснюється державне регулювання ціноутворення, а також затверджені принципи державного регулювання. При цьому законодавчо закріплюються однакові принципи регулювання ціноутворення як в природно монопольному ринку, так і на суміжних ринках, до яких належать перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом. Згідно із ст. 3 цього закону [7] законодавство про природні монополії складається, крім інших, з Законів України «Про захист економічної конкуренції», «Про транспорт», «Про залізничний транспорт».

Відповідно до Закону України «Про залізничний транспорт» [8] встановлення тарифів на залізничні перевезення у межах України (за винятком приміських залізничних перевезень) здійснюється на підставі державної бюджетної, цінової та тарифної політики, у порядку, що визначається Кабінетом Міністрів України. Тарифи на приміські пасажирські перевезення встановлюються відповідними залізницями за погодженням з місцевими органами державної виконавчої влади. Якщо рівень приміських залізничних тарифів нижчий за собівартість перевезень, то збитки залізниць мають компенсуватися з місцевих бюджетів. Тарифи на залізничні перевезення у міжнародному сполученні встановлюються відповідно до міжнародних договорів та чинного законодавства України.

Для захисту інтересів окремих громадян по пасажирських перевезеннях можуть передбачатися пільгові тарифи, збитки від застосування яких повинні відшкодуватися залізницям за рахунок державного або місцевих бюджетів залежно від того, яким органом прийнято рішення щодо введення відповідних пільг. Також Законом України «Про залізничний транспорт» передбачено, що будівництво і реконструкція магістральних залізничних ліній, об'єктів мобілізаційного призначення, придбання залізничного рухомого складу для перевезень пасажирів у поїздах далекого прямування та місцевого сполучення має здійснюватися за рахунок коштів Державного бюджету України. Але як ми бачили з аналізу даних табл. 2 покриття капітальних вкладень залізничного транспорту із централізованих джерел не відбувається взагалі, починаючи з 2013 року.

Основні засади цінової політики і регулювання відносини, що виникають у процесі формування, встановлення та застосування цін, а також здійснення державного контролю (нагляду) та спостереження у сфері ціноутворення визначається Законом України «Про ціни та ціноутворення», відповідно до якого під час провадження господарської діяльності використовують вільні ціни та державні регульовані ціни, а також зміна рівня державних регульованих цін може здійснюватися у зв'язку із зміною умов виробництва і продажу (реалізації) продукції, що не залежать від господарської діяльності суб'єкта господарювання [9]. На залізничному транспорті до

таких умов відноситься зростання цін на продукцію інших галузей господарства, яку використовують на залізниці для забезпечення перевізного процесу, а також зміна обсягів та структури перевезень з причин, що не залежать від залізничної галузі. Так, зокрема, умовами зміни тарифів на залізничні вантажні перевезення є ситуація, коли рівень доходів від звичайної діяльності не забезпечує відшкодування поточних витрат залізниць та не вистачає коштів на здійснення капітальних інвестицій, необхідних для фінансування інвестиційної програми у прогнозованому (плановому) періоді в частині перевезення вантажів [10].

В той же час, відповідно до частини 4 ст.12 Закону України «Про ціни та ціноутворення» [9] під час встановлення державних регульованих цін на товари до складу таких цін обов'язково включають розмір їх інвестиційної складової частини. Тоді постає питання про достатність для Укрзалізниці власних коштів на відтворення основних засобів.

На залізничному транспорті за останній час майже в 10 разів скоротилися темпи оновлення основних виробничих засобів. Все це призвело до значного погіршення стану конкурентоспроможності виробничо-технічної бази залізничного транспорту, згортання програм його економічного та соціального розвитку, що створює суттєву загрозу надійному та безпечному функціонуванню залізниць.

У цих умовах залізничний транспорт стає головним гальмом розвитку економіки України, що потребує термінового вирішення всіх питань по забезпеченню його інвестиційно-інноваційного розвитку та конкурентоспроможності [11].

Нинішній стан залізничного транспорту з одного боку, забезпечує стабільні обсяги перевезень навіть в кризових умовах, а з іншого – утворює загрози його розвитку. Укрзалізниця в більшості поєднує функції державного органу управління і господарюючого суб'єкта. Це негативно позначається на рівні конкурентоздатності залізниць, оскільки держава, і це очевидно, не в змозі забезпечити достатні обсяги фінансування, а обтяжливість соціальними питаннями робить залізничний транспорт неконкурентним по відношенню до аналогічних залізничних систем інших країн. Нині залізнична галузь України значно поступається розвиненим країнам за рівнем технологій, її технологічне устаткування є застарілим і відстає від світового стану техніки на кілька десятків років [12, с. 22-23].

Зважаючи на прагнення України до інтеграції в європейську та світову транспортні системи, слід зазначити, що реформування залізничного транспорту також вимагається з огляду на наближення українського законодавства до європейського.

Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1555-р. ухвалена Стратегія розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року. Ця Стратегія визначає концептуальні засади формування та реалізації державної політики щодо забезпечення розвитку галузі залізничного транспорту України. Серед основних напрямів реалізації стратегії передбачається, зокрема, удосконалення системи формування тарифів на послуги залізничного транспорту та впровадження ринкового механізму ціноутворення, що передбачає [13]:

- у сфері вантажних перевезень – збалансування інтересів залізниць та споживачів їх послуг шляхом встановлення оптимального розміру транспортної складової в ціні продукції та рівня рентабельності перевезень;

- у сфері пасажирських перевезень – підвищення рівня їх рентабельності, зокрема шляхом впровадження з урахуванням міжнародного досвіду механізму диференціювання тарифів, поетапної ліквідації перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних перевезень, розроблення та впровадження

дієвого механізму компенсації залізницям витрат, пов'язаних з перевезенням пільгових категорій пасажирів, забезпечення самоокупності перевезень у міжнародному та міжобласному сполученнях;

а також такі напрямки, як:

- прискорення темпів інтеграції залізничного транспорту до європейської та світової транспортної системи, налагодження тісного міжнародного економічного співробітництва, впровадження принципів європейської транспортної політики, ефективного використання вигідного географічного розташування України для збільшення обсягу транзитних перевезень;

- удосконалення фінансово-економічної діяльності залізниць, забезпечення її прозорості;

- підвищення конкурентоспроможності залізниць на ринках транспортних послуг.

В той же час, як зазначається у роботі [14] у даній Стратегії відсутній прогноз показників розвитку транспорту, недостатньо розкриті цілі розвитку залізничного транспорту, відсутній стратегічний аналіз залізничного транспорту, недостатньо розкриті очікувані результати, відсутній блок, що встановлює строки та етапи реалізації Стратегії, відсутній блок моніторингу та показники виконання задекларованих цілей Стратегії, відсутні механізми реалізації Стратегії, тощо.

В свою чергу, розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р, ухвалена Транспортна стратегія України на період до 2020 року [15]. Метою Стратегії є визначення концептуальних засад формування та реалізації державної політики щодо забезпечення стабільного та ефективного функціонування галузі транспорту, на протипагу зазначеному в Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року забезпечення розвитку галузі.

Дана стратегія в частині, що стосується залізничного транспорту дублює положення Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року, але в той же час, відмітимо, що одним із принципів стратегії є лібералізація ціноутворення на ринку транспортних послуг, при цьому не зазначено в який спосіб та яким шляхом, у який планований термін повинен буде реалізований зазначений принцип.

Крім зазначених вище стратегій, реформування залізничного транспорту України відбуватиметься відповідно до Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 року № 1390 [16], в три етапи.

Виконання цієї програми дасть змогу, крім іншого, прискорити розвиток конкуренції на ринку залізничних перевезень, підвищити конкурентоспроможність залізничного транспорту на внутрішньому і зовнішньому ринку транспортних послуг; підвищити інвестиційну привабливість галузі, тощо.

Висновки і пропозиції. На сьогодні регулювання ціноутворення на залізничні перевезення в межах України, з одного боку, спрямоване на запобігання зловживанню залізницями монопольною владою в сегменті перевезень, а з іншого – унеможливує використання залізницями ринкових методів ціноутворення, що ґрунтуються на співвідношенні між попитом та пропозицією. В сукупності це не дозволяє реалізувати один із вказаних вище принципів Транспортної стратегії України на період до 2020 року (а саме: лібералізація ціноутворення на ринку транспортних послуг), не дозволяє забезпечити перехід до вільного ціноутворення у конкурентних секторах ринку транспортних послуг. Крім того, застосовувані на сьогодні методи ціноутворення не дозволяють залізницям отримувати достатній рівень доходів для, навіть, простого відтворення основних засобів. Це обумовлює необхідність

розробки та реалізації нормативно-правових, організаційних, економічних заходів, спрямованих на лібералізацію ціноутворення в тих секторах залізничного транспорту, де існує економічна доцільність переходу від монопольного до конкурентного стану, що в сукупності сприяє більш ефективному функціонуванню залізничних підприємств і, як наслідок, кращому транспортному забезпеченню потреб національної економіки.

ЛІТЕРАТУРА

1. Колесникова Н.М. Теорія адаптивно-гармонізаційного механізму ціноутворення на залізничному транспорті: [монографія] / Н.М. Колесникова. – К.: КУЕТТ, 2007. – 349 с.: іл. Бібліограф. 33 с.
2. *Ценообразование* на транспорте: учеб. пособие / В. В. Комарова, О. Б. Кадурова. – Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2006. – 133 с.: ил.
3. *Господарський кодекс України*: Закон України від 16.01.2003 р. № 436-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – №18-22. – Ст. 144.
4. *Про затвердження Статуту залізниць України*, Постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. № 457 / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/457-98-%D0%BF> – Назва з екрану.
5. *Барахтян Н. В.* Проблеми правового регулювання ціноутворення в Україні / Н. В. Барахтян // Часопис Академії адвокатури України. – 2013. – № 2. – С. 1-7.
6. *Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)*: Постанова Кабінету Міністрів України від 25 груд. 1996 р. № 1548 / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1548-96-%EF>.
7. *Про природні монополії*: Закон України від 20 квітня 2000 року №1682-III // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1682-14>.
8. *Про залізничний транспорт*: Закон України від від 04.07.1996 № 273/96-ВР // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80>.
9. *Про ціни і ціноутворення*: Закон України від 21.06.2012 № 5007-VI // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/5007-17>.
10. *Про затвердження порядку перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом*: Наказ Мінтрансу від 08.10.2013 № 782 / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z1762-13>.
11. *Головкова Л. С.* Забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту України в Умовах Євроінтеграції / Л. С. Головкова, Г. В. Омельчак // Проблеми економіки транспорту. Зб. наук. пр. ДНУЗТ ім. ак. В. Лазаряна. – 2014. – вип. 7. – С. 80 – 87.
12. *Сирийчик Т., Фургалієвська А., Клімкевич Ч., Камола М., Дяченко Т., Пугачов М., Філіпенко О.* Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / За ред. Марчіна Свенціцькі. – К.: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.
13. *Стратегія розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року*: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 16 груд. 2009 р. № 1555-р. / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1555-2009-р.
14. *Федяй Н.* Основні недоліки діючої транспортної стратегії України до 2020 р. // Збірник наукових праць ДЕУТ. Серія «Економіка і управління». – Вип. 31. – 2015. – С. 37 – 47.
15. *Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року*: Розпорядження Кабінету Міністрів України № 2174-р від 20.10.2010 р. / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-р>.
16. *Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки* [Електронний ресурс]: затв. постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1390 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 26 жовтня 2011 р. № 1106. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF>.
17. *Корінев В.Л.* Цінова політика підприємства: [монографія] / В.Л. Корінев. – К.: КНЕУ, 2001. – 257 с.
18. *Кібік О.М.* Теорія і методологія ціноутворення в морських торговельних портах: [монографія] / О.М. Кібік. – Одеса: ОНМУ, 2005. – 282 с.
19. *Чорний В.В.* Сучасна парадигма забезпечення конкурентоспроможності залізниць по вантажних перевезеннях: розвиток та ефективність: [монографія] / В.В. Чорний. – К.: ДЕУТ, 2013. – 274 с.

REFERENCES

1. Kolesnykova N.M. Teoriia adaptivno-harmonizatsiinoho mekhanizmu tsinoutvorennia na zaliznychnomu transporti: [monohrafiia] / N.M. Kolesnykova. – K.: KUETT, 2007. – 349 s.: il. Bibliohraf. 33 s.
2. Tsenoobrazovanye na transporte: ucheb. posobyie / V. V. Komarova, O. B. Kadurova. – Khabarovsk : Yzd-vo DVHUPS, 2006. – 133 s. : yl.
3. Hospodarskyi kodeks Ukrainy: Zakon Ukrainy vid 16.01.2003 r. № 436-IV // Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy. – 2003. – №18-22. – St. 144.
4. Pro zatverdzhennia Statutu zaliznyts Ukrainy, Postavnova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 6 kvitnia 1998 r. № 457 / [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/457-98-%D0%BF> – Nazva z ekranu.
5. Barakhtian N. V. Problemy pravovoho rehuliuвання tsinoutvorennia v Ukraini / N. V. Barakhtian // Chasopys Akademii advokatury Ukrainy. – 2013. – № 2. – S. 1-7.
6. Pro vstanovlennia povnovazhen orhaniv vykonavchoi vlady ta vykonavchykh orhaniv miskykh rad shchodo rehuliuвання tsin (taryfiv): Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 25 hrud. 1996 r. № 1548 / [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1548-96-%EF>.
7. Pro pryrodni monopolii : Zakon Ukrainy vid 20 kvitnia 2000 roku №1682-III // [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1682-14>.
8. Pro zaliznychnyi transport: Zakon Ukrainy vid vid 04.07.1996 № 273/96-VR // [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80>.
9. Pro tsiny i tsinoutvorennia: Zakon Ukrainy vid 21.06.2012 № 5007-VI // [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/5007-17>.
10. Pro zatverdzhennia poriadku perehliadu taryfiv na perevezennia vantazhiv zaliznychnym transportom: Nakaz Mintransu vid 08.10.2013 № 782 / [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z1762-13>.
11. Holovkova L. S. Zabezpechennia konkurentospromozhnosti zaliznychnoho transportu Ukrainy v Umovakh Yevrointehratsii / L. S. Holovkova, H. V. Omelchak // Problemy ekonomiky transportu. Zb. nauk. pr. DNUZT im. ak. V. Lazariana. – 2014. – vyp. 7. – S. 80 – 87.
12. Syryichyk T., Furhalski A., Klimkevych Ch., Kamola M., Diachenko T., Puhachov M., Filipenko O. Transportna polityka Ukrainy ta yii nablyzhennia do norm Yevropeiskoho Soiuzu / Za red. Marchina Svienchitski. – K.: Analitychno-doradchyi tsentr Blakytnoi strichky, 2010. – 102 s.
13. Stratehiiia rozvytku zaliznychnoho transportu na period do 2020 roku: Rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 16 hrud. 2009 r. № 1555-r. / [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1555-2009-r.
14. Fediai N. Osnovni nedoliky diiuchoi transportnoi stratehii Ukrainy do 2020 r. // Zbirnyk naukovykh prats DETUT. Seriia «Ekonomika i upravlinnia». – Vyp. 31. – 2015. – S. 37 – 47.
15. Pro skhvalennia Transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2020 roku: Rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy № 2174-r vid 20.10.2010 r. / [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-r>.
16. Derzhavna tsilova prohrama reformuvannia zaliznychnoho transportu na 2010-2019 roky [Elektronnyi resurs]: zatv. postanovoioi Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 16 hrudnia 2009 r. № 1390 (u redaktsii postanovy Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 26 zhovtnia 2011 r. № 1106. – Rezhym dostupu: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF>.
17. Koriniev V.L. Tsinova polityka pidpriemstva: [monohrafiia] / V.L. Koriniev. – K.: KNEU, 2001. – 257 s.
18. Kibik O.M. Teoriia i metodolohiia tsinoutvorennia v morskykh torhovelnykh portakh: [monohrafiia] / O.M. Kibik. – Odesa: ONMU, 2005. – 282 s.
19. Chornyi V.V. Suchasna paradyhma zabezpechennia konkurentospromozhnosti zaliznyts po vantazhnykh perevezenniakh: rozvytok ta efektyvnist: [monohrafiia] / V.V. Chornyi. – K.: DETUT, 2013. – 274 s.