

УДК 338.51:656.2

*Ніна Колесникова*

*(д.е.н., професор, проректор з науково-педагогічної роботи,  
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Садюк А.В.*

*(аспірант, Державний економіко-технологічний університет транспорту)*  
)

**СУТНІСТЬ І ЗМІСТ ЛІБЕРАЛІЗАЦІЇ ЦІНОУТВОРЕННЯ  
У ПОТЕНЦІЙНО КОНКУРЕНТНИХ СЕКТОРАХ ДІЯЛЬНОСТІ  
ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

*Актуальність лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту обумовлена подальшим реформуванням галузі, в межах якої відбувається демонополізація ринку вантажних перевезень. Аналіз наукових публікацій щодо ціноутворення по вантажних перевезеннях свідчить про відсутність досліджень щодо лібералізації ціноутворення на залізничному транспорті. Розглянуто зміст поняття «лібералізація ціноутворення». Досліджено особливості лібералізації залізничної галузі у випадку повної та часткової лібералізації з позиції впливу на галузь держави через регулювання та інститут власності. Розглянуто поняття адвокатування конкуренції та його зв'язок з лібералізацією ціноутворення у потенційно-конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту. Запропоновано визначення адвокатування конкуренції у сфері діяльності підприємств залізничного транспорту та лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту.*

*Ключові слова: залізничний транспорт, природна монополія, лібералізація, лібералізація ціноутворення, адвокатування конкуренції у сфері діяльності підприємств 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)*

*Садюк А.В.  
(аспирант, Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

**СУЩНОСТЬ И СОДЕРЖАНИЕ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ  
В ПОТЕНЦИАЛЬНО КОНКУРЕНТНЫХ СЕКТОРАХ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ  
ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

*Актуальность либерализации ценообразования в потенциально конкурентных секторах деятельности предприятий железнодорожного транспорта обусловлена дальнейшим реформированием отрасли, в рамках которой происходит демополизация рынка грузовых перевозок. Анализ научных публикаций относительно ценообразования по грузовым перевозкам свидетельствует об отсутствии исследований по либерализации ценообразования на железнодорожном транспорте. Рассмотрено содержание понятия «либерализация ценообразования». Исследованы особенности либерализации железнодорожной отрасли в случае полной и частичной либерализации с позиции влияния на отрасль государства через регулирование и институт собственности. Рассмотрено понятие «адвокатирование конкуренции» и его связь с либерализацией ценообразования в потенциально-конкурентных секторах деятельности предприятий железнодорожного транспорта. Предложено определение «адвокатирование конкуренции» в сфере деятельности предприятий железнодорожного транспорта и либерализации ценообразования в потенциально конкурентных секторах деятельности предприятий железнодорожного транспорта.*

*Ключевые слова: железнодорожный транспорт, естественная монополия, либерализация, либерализация ценообразования, адвокатирование конкуренции в сфере деятельности предприятий железнодорожного транспорта.*

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

*Sadiuk A. (postgraduate State Economy and Technology University of Transport)*

**ESSENCE AND CONTENT OF PRICING LIBERALISATION WITHIN POTENTIALLY COMPETING SECTORS OF RAILWAY TRANSPORT OPERATION**

*Timeliness of pricing liberalisation within potentially competing sectors of railway transport operation is caused by further reforms in the industry invoking deregulation*

*of the freight market in turn. Analysis of scientific publications regarding the freight transportation pricing evidences the lack of studies concerning pricing liberalisation at the railway transport. This paper contemplates the 'pricing liberalisation' notion. It investigates peculiarities of railway industry liberalisation under circumstances of full and partial liberalisation from the viewpoint of governmental influence over the regulation and property institution. Competition advocating notion is discussed together with its relation to the pricing liberalisation within the potentially competing operation sectors of railway transport enterprises. Definition of competition advocacy notion is offered in the operation domain of railway transport enterprises and pricing liberalisation within potentially competing operation sectors of railway transport operation.*

*Keywords: railway transport, natural monopoly, liberalisation, pricing liberalisation, competition advocacy within the operation domain of railway transport enterprises.*

**Постановка проблеми.** При реформуванні залізничної галузі в межах різних моделей реформування необхідно враховувати особливості економічного середовища, в якому проводяться перетворення, підготовленість цього середовища до змін. У галузі природної монополії важливо не тільки врахування технологіко-економічних особливостей, що пов'язані з виділенням природних монополій як особливих об'єктів державного регулювання та контролю з боку державних органів, а також соціальних особливостей, крім того, необхідно враховувати поведінку існуючих та потенційних учасників ринку. Незалежно від моделі реформування залізничної галузі держава матиме вплив на галузь через декілька базових механізмів реалізації свого впливу. Особливості державного впливу та підготовленість середовища, в якому відбуваються зміни залізничної галузі прямо корелює з ціноутворенням як визначним процесом такого перетворення.

У зв'язку з цим, потребує дослідження сутність і зміст лібералізації ціноутворення на послуги, які надаються підприємствами залізничного транспорту у потенційно конкурентних секторах.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Значний внесок у дослідження та розв'язання проблем на залізничному транспорті, в тому числі й ціноутворення, зробили такі відомі вчені, як Загорський К.Я., Вітте С.Ю., Крейнін А.В., Мазо Л.А., Словий І.О., Хусаїнов Ф.Й., Колесникова Н. М., Макаренко М.В., Р. Піттмен, Чебанова Н.В., Чорний В.В., Чупров О.І. та ін. [8, 10, 19]. Дослідження багатьох із них присвячені розробці тарифів на залізничні перевезення в умовах демонополізації залізничного транспорту. Проте на сьогодні бракує досліджень щодо визначення змісту ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту в умовах відсутності сформованого конкурентного середовища залізничної галузі. Враховуючи нинішню активну фазу реформування залізничних підприємств, виникає необхідність з'ясування сутності та змісту лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного.

**Метою** статті є визначення змісту та сутності лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного.

**Виклад основного матеріалу дослідження.**

Під лібералізмом слід розуміти сукупність поглядів, які заперечують необхідність втручання держави в економічне життя, а механізм стихійного ринку вважається єдиним ефективним регулятором господарських процесів [6, с. 178]. Під

«економічним лібералізмом» розуміється доктрина, що захищає максимально можливе використання ринків та конкуренції для координації економічної діяльності.

Ідеї економічного лібералізму були всебічно розроблені А. Смітом та виражені у сформульованому законі Ж.Б. Сея, суть яких зводилася до того, що капіталізм здатний без втручання держави стихійно і автоматично відновлювати економічну рівновагу [12, с. 145].

Методологічно лібералізм базувався на доктрині *laissez-faire* (з французької «дозвольте робити»), суть якої полягає у тому, що економічне життя суспільства найкращим чином управляється за допомогою рішень, які приймаються індивідами, та практично виключається втручання органів влади [12, с. 279].

Пізніше погляди за цією доктриною були розширені представниками неокласичного напрямку, які включили до положень доктрини свободу вибору при споживанні. В цій формі доктрина передбачала, що дії держави корисні тоді, коли поряд з виконанням основних функцій з юридичного захисту прав власності та із забезпечення оборони країни вона підтримує конкуренцію, при цьому знищуючи монополію та забороняючи недобросовісну конкуренцію [12, с. 279].

Відомий український вчений-економіст В.Д. Базилевич відмічає, що лібералізація може набувати двох форм – внутрішньоекономічної та зовнішньоекономічної [4, с. 103].

Під внутрішньоекономічною лібералізацією розуміється усунення державного контролю за цінами на переважну більшість товарів та послуг, запровадження свободи торгівлі юридичних та фізичних осіб і підпорядкування діяльності товаровиробника умовам ринку [4, с. 103].

Під зовнішньоекономічною лібералізацією розуміється розширення доступу в країну іноземних інвестицій, роздержавлення зовнішньоекономічних зв'язків і зняття протекціоністських обмежень на експорт, зняття обмежень на імпорт, конвертованість національної валюти тощо [4, с. 103].

У свою чергу, в економічному словнику за редакцією А.І. Архіпова під внутрішньою-економічною лібералізацією розуміється, у межах національної економіки, приватизація державних підприємств, розширення сфери вільно встановлюваних цін та доходів, процентних ставок, умов надання кредитів та ін. Лібералізація також може приймати форму акціонування державних підприємств [15].

В цьому ж словнику під лібералізацією цін розуміється вивільнення цін від адміністративного регулювання і є одним з ключових елементів ринкової економіки, що забезпечує балансування попиту та пропозиції. Лібералізація цін може бути загальною – за всіма видами цін і тарифів; частковою – не стосується цін на продукцію та послуги, як правило, «природних монополій».

Лібералізація цін може бути ефективною лише за наявності конкурентного середовища. В протилежному випадку подібна лібералізація цін може призвести до розвитку антиринкових явищ і процесів [15].

В іншому джерелі лібералізація цін – це перехід від призначуваних державних цін (державного ціноутворення) до системи вільних ринкових цін (ринкового ціноутворення) [5]. У цьому визначенні лібералізації цін ідеться про те, що має відбуватися перехід до вільного ціноутворення, яке можливе на вільних ринках. Виходячи з вищенаведеного, лібералізацію ціноутворення на продукцію підприємств залізничного транспорту слід розглядати в межах внутрішньо-економічної лібералізації.

За умови незастосування лібералізації держава має подвійний вплив на залізницю: з одного боку, держава через інститут власності є власником підприємств

залізничної галузі, з іншого – впливає на залізничну галузь через низку інституцій шляхом регулювання.

У випадку повної лібералізації ціноутворення на продукцію підприємств залізничного транспорту держава не буде мати прямого впливу через інститут прав власності та регулювання прямого впливу, як у природно монопольній, так і в потенційно конкурентній компоненті залізничного транспорту, а буде мати лише опосередкований вплив на залізничну галузь (рис. 1).

Будь-якому суб'єкту не притаманні стимули для зменшення міри своєї економічної влади (монопольної влади) на тому ринку, середовищі, на якому він перебуває, адже кожен орієнтується на досягнення власних інтересів. При цьому кожен суб'єкт є обмежено раціональним. Концепція «обмеженої раціональності» Нобелівських лауреатів Г. Саймона та Д. Канемана [11], крім іншого, полягає в тому, що агентам (економічним суб'єктам) притаманне можливе нерозуміння або недооцінка виграву та переваг від застосування конкуренції.

Наслідком лібералізації ціноутворення на продукцію підприємств залізничного транспорту у випадку повної лібералізації буде те, що галузь залишиться монополізованою без прямого впливу на неї з боку органів державної влади, оскільки для потенційно конкурентної компоненти не існуватимуть стимули для зменшення своєї економічної влади (рис. 1).

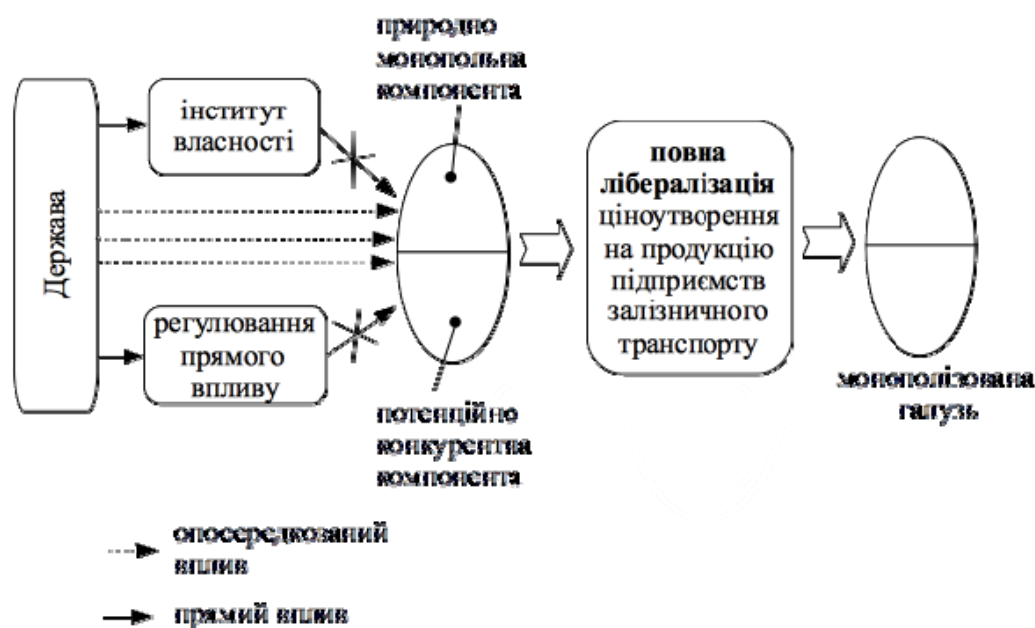


Рис. 1. Наслідки повної лібералізації ціноутворення на продукцію підприємств залізничного транспорту

Джерело: складено авторами

У випадку часткової лібералізації ціноутворення на продукцію підприємств залізничного транспорту буде відбуватися поступове послаблення державного регулювання ціноутворення з поступовим розширенням меж економічної свободи економічних агентів щодо встановлення цін на продукцію підприємств залізнично-

го транспорту в результаті створення для них таких умов господарювання, які стимулювали б розвиток конкуренції, в тому числі й шляхом адвокатування конкуренції (рис. 2).

Наслідком лібералізації ціноутворення на продукцію підприємств залізничного транспорту у випадку часткової лібералізації буде те, що галузь за рахунок прямого впливу на неї адвокатування конкуренції в особі економічних агентів буде мати стимули для зменшення своєї економічної влади та виокремлення потенційно конкурентної компоненти або створення таких умов, за яких потенційно конкурентна компонента буде змагальною відповідно до концепції змагальності Баумоля, Панзара та Віліха (рис. 2).

Для часткової лібералізації потрібно, щоб конкурентне середовище або конкурентні основи створювалися із застосуванням адвокатування конкуренції.

Поняття «адвокатування конкуренції» вживається як правниками, так і економістами. Дослідження та рекомендації щодо застосування адвокатування конкуренції існують у роботах як зарубіжних, так і вітчизняних учених і фахівців: Дж. Кларка, Р.А. Бонера, С. Авдашевої та А. Шаститко, Г. Лозової та В. Клименко, С.С. Валітова, Г.М. Филук тощо [1, 3, 7, 9, 13, 16, 17,18].

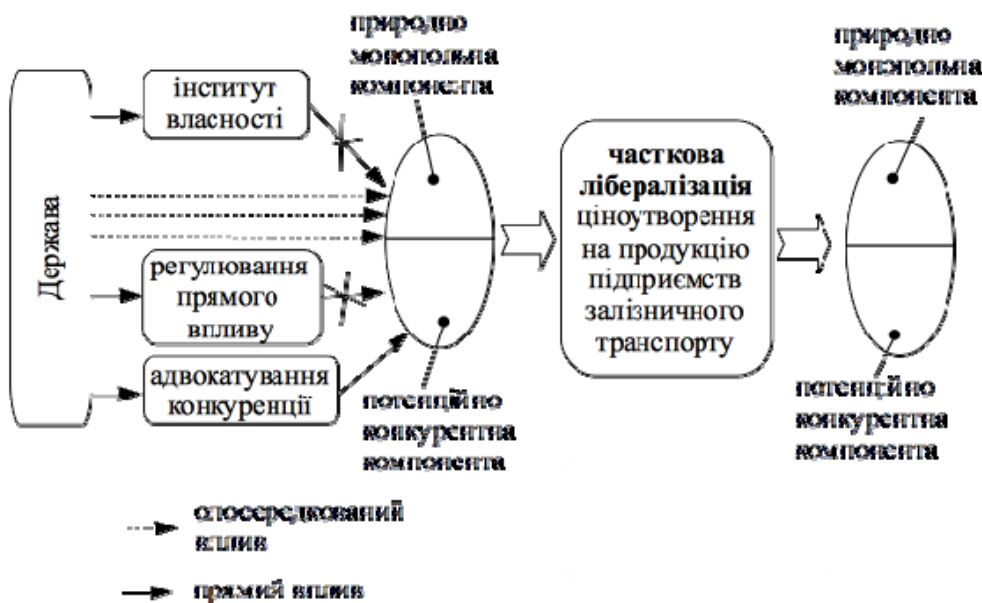


Рис. 2. Наслідки часткової лібералізації ціноутворення на продукцію підприємств залізничного транспорту

Джерело: складено авторами

У звіті Міжнародної конкурентної мережі під «адвокатуванням конкуренції» розуміється та діяльність конкурентних органів, яка пов'язана з просуванням конкурентного середовища для господарської діяльності шляхом механізмів, які є відмінними від примусу, в основному, через відношення з іншими державними органами та за рахунок збільшення обізнаності про переваги конкуренції [16, с. 25].

У С. Авдашевої та А. Шаститко під адвокатуванням конкуренції розуміється «набір видів діяльності антимонопольних органів, спрямованих на зміцнення кон-

курентного середовища економічної активності шляхом використання механізмів, які не відносяться до системи примусу щодо дотримання встановлених правил та орієнтовані головним чином на обізнаність щодо переваг конкуренції, в тому числі і за рахунок впливу на інші державні органи» [1].

О. Бакалінська розглядає адвокатування конкуренції як «комплекс мір антимонопольних органів, що здійснюється з метою розвитку конкурентного середовища шляхом удосконалення та розвитку культури конкуренції в суспільстві, процесів взаємодії суб'єктів господарювання в конкурентних правовідносинах, удосконалення практики застосування конкурентного законодавства, а також співробітництва з іншими державними структурами» [3].

Адвокатування конкуренції – це певним чином доповнення до регулювання там, де не діє правозастосування конкурентних органів. Якщо антимонопольні органи переважно використовують механізми примусу вже після (ex post) самих дій з боку суб'єктів господарювання та інших суб'єктів, то адвокатування – це частина проактивної (або як зазначено у [1], активної конкурентної політики) діяльності конкурентних органів. У адвокатування конкуренції більш широке коло об'єктів, на яких воно спрямоване: державні органи, суб'єкти господарської діяльності, суспільство, суди, законодавчі органи тощо.

Адвокатування конкуренції вирішує 3 задачі: інформує учасників ринку про межі примусу за порушення правил конкуренції (правових норм), інформує про те, як може впливати держава в особі своїх органів на учасників у процесі їх діяльності при виявленні порушників, знижує можливості застосування державними органами норм, які б суперечили сутності конкуренції [1].

Як зазначає Дж. Кларк [17], багатоманітні можливості адвокатування конкуренції повинні застосовуватися у реформуванні, приватизації, державній політиці, законодавстві та реформі регулювання, конкурентній політиці, в тому числі при реформуванні природних монополій, особливо при виокремленні природно монопольних утворень і потенційно конкурентних секторів діяльності. Перелік меж застосування та об'єктів не є вичерпним.

Під конкурентною політикою фахівці Світового банку розуміють ті заходи держави у особі своїх органів, які безпосередньо впливають на поведінку підприємств та структуру галузей. Конкурентна політика складається з двох компонент: політики підвищення конкуренції на місцевих і національних ринках (лібералізація торговельної політики, покращання інвестиційного клімату, дерегуляція економіки) та конкурентного законодавства (антитрестівське або антимонопольне законодавство), що призначене для профілактики антиконкурентної ділової практики фірм і надлишкового втручання держави у функціонування ринку [18, с. 16].

Конкурентну політику Г.М. Филюк трактує як «комплекс методів, принципів, способів та інструментів держави, спрямованих на попередження та безпосереднє припинення порушень антимонопольного законодавства, створення і захист ефективного конкурентного середовища, розвиток добросовісної конкуренції між господарюючими суб'єктами» [14].

В той же час першу складову конкурентної політики у визначенні Світового банку Роджер А. Бонер розуміє як адвокатування конкуренції [18, с. 38].

На сьогодні в законодавстві серед завдань Антимонопольного комітету України не зазначено такого напрямку діяльності, як адвокатування конкуренції.

Зважаючи на викладене, під адвокатуванням конкуренції в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту будемо розуміти

діяльність суб'єктів конкурентної політики, яка пов'язана зі зміцненням конкурентного середовища або створенням конкурентних основ такого середовища в разі його відсутності шляхом використання механізмів, які не належать до системи примусу щодо дотримання встановлених правил та орієнтовані головним чином на обізнаність щодо переваг конкуренції, в тому числі й за рахунок впливу на інші державні органи.

У звіті Міжнародної конкурентної мережі зазначено, що транспортний сектор, який включає залізниці, за оцінкою конкурентних відомств таких країн як Бразилія, Індія, Мексика, Польща, Перу, Румунія, Росія, Іспанія, Велика Британія, США – це область, в якій зусилля з адвокатування конкуренції є найбільш необхідними [20].

Таким чином, під лібералізацією ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту будемо розуміти поступове послаблення державного регулювання ціноутворення з поступовим розширенням меж економічної свободи щодо встановлення цін на продукцію підприємств залізничного транспорту в результаті створення для них таких умов господарювання, які стимулювали б розвиток конкуренції, в тому числі й шляхом її адвокатування.

**Висновки та пропозиції.** Уточнення сутності та змісту лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту збагачує понятійно-категоріальний апарат економіки залізничного транспорту, надає можливість проводити більш ґрунтовні дослідження щодо методології встановлення тарифів на послуги залізничних підприємств, сприяє розробці науково-методичних підходів до подальшої активізації конкуренції у потенційно конкурентних секторах залізничного транспорту. У сукупності це розширює можливість щодо демонополізації ринку вантажних залізничних перевезень.

### ЛІТЕРАТУРА

1. Авдашева С. Адвокатирование конкуренции как часть конкурентной политики [Текст] / С. Авдашева, А. Шаститко // Вопросы экономики. – 2005. — № 12. – С. 109-121.
2. Американский эксперт рассказал, как можно реформировать «Укрзалізницю» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://economics.unian.net/transport/935061-amerikanskiy-ekspert-rasskazal-kak-mojno-reformirovat-ukrzeliznytsyu.html>. – Назва з екрана.
3. Бакалинская О. Адвокатирование конкуренции: теоретические и практические проблемы правового регулирования [Текст] / О. Бакалинская // Журнал «Legea si Viata». – 2013. – С. 20-23.
4. Економічна теорія: Політекономія [Текст]: Підручник / За ред. В.Д. Базиливіча. – 6-те вид., перероб. і доп. – К.: Знання-Прес, 2007. – 719 с.
5. Економічний словник [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://dic.academic.ru/dic.nsf/econ\\_dict/8458](http://dic.academic.ru/dic.nsf/econ_dict/8458). – Назва з екрана.
6. Економічний словник-довідник [Текст]: За ред. док. екон. наук, проф. С. В. Мочерного. – К.: Феміна, 1995. – 368 с.
7. Клименко В. В. Організаційно-методологічні засади механізму адвокатування конкуренції [Текст] / В.В. Клименко, Г.М. Лозова // Вісник Національного авіаційного університету. – 2013. – Том 54, № 1. – С. 63-71.
8. Колесникова Н.М. Адаптивно-гармонізаційний механізм ціноутворення на залізничному транспорті: формування, функціонування та розвиток [Текст]: Монографія. – К.: КУЕТТ, 2006. – 564 с.
9. Лозова Г. Сучасні напрями та перспективи розвитку адвокатування конкуренції в Україні [Текст] / Г.С. Лозова // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Економіка. – Київ: ВПЦ «Київський університет», 2012. – № 143. – С. 40-45.
10. Питтмэн Р. Вертикальная реструктуризация инфраструктурных отраслей в странах с переходной экономикой [Текст] / Р. Питтмэн // Экономическая школа: Аналитическое приложение. – 2002. – № 1. – С. 7-39.
11. Саймон Г. Рациональность как процесс и продукт мышления [Текст] / Г. Саймон // THESIS. – 1993. – Вып. 3. – С. 16-38.



12. Словарь современной экономической теории Макмиллана [Текст]. – М. : Инфра-М, 2003. – 608 с.
13. Филюк Г. М. Адвокатування конкуренції як складова конкурентної політики [Текст] / Г.М. Филюк // Конкуренція. Вісник Антимонопольного комітету України. – 2011. – № 1. – С. 45-52.
14. Филюк Г.М. Зовнішньоекономічна та конкурентна політика України: суперечності розвитку, напрями гармонізації [Текст] / Г. М. Филюк // Український соціум. – 2014. – № 1. – С. 99-105.
15. Экономический словарь [Электронный ресурс] / Архипов и [др.] – 2-е изд., перераб. и доп. – Режим доступа:  
[https://books.google.com.ua/books/about/%D0%AD%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9\\_%D1%81%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D1%80.html?id=k-CdtjxMYKwC&redir\\_esc=y](https://books.google.com.ua/books/about/%D0%AD%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%81%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D1%80.html?id=k-CdtjxMYKwC&redir_esc=y). – Назва з екрану.
16. Advocacy and competition policy [Text] / Report prepared by the Advocacy Working Group ICN's / Conference Naples, Italy. – 2002.
17. Clark J. Competition Advocacy: Challenges for Developing Countries [Text] / John Clark // OECD Journal: Competition Law and Policy. – Vol. 6, issue 4. – 2004. – P. 69-80.
18. Frischtak, Claudio R. [editor]. Regulatory policies and reform : a comparative perspective [Text]. – Washington, DC: World Bank. 1997. – 332 p.
19. Pittman R. Competition in Freight Railways: 'Above-the-Rail' Operators in Central Europe and Russia [Text] / R. Pittman, O.Diaconu, E. Šip, A. Tomová, J. Wronka // Journal of Competition Law and Economics. – Vol. 3, 2007, 4. – PP. 673-687.
20. Report on Assessment of ICN Members' Requirements and Recommendations on Further ICN Work on Competition Advocacy [Text] / Prepared by ICN Competition Advocacy Work Group Sub-Group 1 : Review and Update Project / 8th Annual Conference of the ICN Zurich. – 2009. – P. 35.

### REFERENCES

1. Avdasheva S. Advokatirovaniye konkurentsii kak chast konkurentnoy politiki [Tekst] / S. Avdasheva, A. Shastitko // Voprosy ekonomiki. – 2005. —№ 12. – S. 109-121.
2. Amerikanskiy ekspert rasskazal, kak mozno reformirovat «Ukrzaliznytsyu» [Yelektronniy resurs]. – Rezhim dostupu : <http://economics.unian.net/transport/935061-amerikanskiy-ekspert-rasskazal-kak-mojno-reformirovat-ukrzaliznytsyu.html>. – Nazva z ekranu.
3. Bakalinskaya O. Advokatirovaniye konkurentsii: teoreticheskie i prakticheskie problemy pravovogo regulirovaniya [Tekst] / O. Bakalinskaya //Zhurnal «Legea si Viata». – 2013. – S. 20-23.
4. Ekonomichna teoriia: Politekonomiia [Tekst]: Pidruchnyk / Za red. V.D. Bazylevycha. – 6-te vyd., pererob. i dop. – K. : Znannia-Pres, 2007. – 719 s.
5. Ekonomichni slovnyk [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu:  
[http://dic.academic.ru/dic.nsf/econ\\_dict/8458](http://dic.academic.ru/dic.nsf/econ_dict/8458). – Nazva z ekranu.
6. Ekonomichni slovnyk-dovidnyk [Tekst] : Za red. dok. ekon. nauk, prof. S. V. Mochernoho. – K. : Femina, 1995. – 368 s.
7. Klymenko V. V. Orhanizatsiino-metodolohichni zasady mekhanizmu advokatuvanni konkurentsii [Tekst] / V.V. Klymenko, H.M. Lozova // Visnyk Natsionalnoho aviatsiinoho universytetu. – 2013. – Tom 54, # 1. – S. 63-71.
8. Kolesnykova N.M. Adaptivno-harmonizatsiyni mekhanizm tsinoutvorennia na zaliznychnomu transporti: formuvanni, funktsionuvanni ta rozvytok [Tekst] : Monohrafiia. – K. : KUETT, 2006. – 564 s.
9. Lozova H. Suchasni napriamy ta perspektyvy rozvytku advokatuvanni konkurentsii v Ukraini [Tekst] / H.S. Lozova // Visnyk Kyivskoho natsionalnoho universytetu imeni Tarasa Shevchenka. Ekonomika. – Kyiv: VPTs «Kyivskiy universytet», 2012. – # 143. – S. 40-45.
10. Pittmen R. Vertikalnaya restrukturizatsiya infrastrukturykh otrasley v stranakh s perekhodnoy ekonomikoy [Tekst] / R. Pittmen // Ekonomicheskaya shkola: Analiticheskoe prilozhenie. – 2002. – № 1. – S. 7-39.
11. Saymon G. Ratsionalnost kak protsess i produkt myshleniya [Tekst] / G. Saymon // THESIS. – 1993. – Vyp. 3. – S. 16-38.
12. Slovar sovremennoy ekonomicheskoy teorii Makmillana [Tekst]. – M. : Infra-M, 2003. – 608 s.

13. Fyliuk H. M. Advokativannia konkurentzii yak skladova konkurentnoi polityky [Tekst] / H.M. Fyliuk // Konkurentsiia. Visnyk Antymonopolnoho komitetu Ukrainy. – 2011. – # 1. – S. 45-52.
14. Fyliuk H.M. Zovnishnoekonomichna ta konkurentna polityka Ukrainy: superechnosti rozvytku, napriamy harmonizatsii [Tekst] / H. M. Fyliuk // Ukrainskyi sotsium. – 2014. – № 1. – S. 99-105.
15. Ekonomicheskii slovar [Yelektronnyy resurs] / A.I. Arkhipov i [dr.] – 2-e izd., pererab. i dop. – Rezhim dostupu:  
[https://books.google.com.ua/books/about/%D0%AD%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9\\_%D1%81%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D1%80.html?id=k-CdtjxMYKwC&redir\\_esc=y](https://books.google.com.ua/books/about/%D0%AD%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%81%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D1%80.html?id=k-CdtjxMYKwC&redir_esc=y). – Nazva z ekranu.
16. Advocacy and competition policy [Text] / Report prepared by the Advocacy Working Group ICN's / Conference Naples, Italy. – 2002.
17. Clark J. Competition Advocacy: Challenges for Developing Countries [Text] / John Clark // OECD Journal: Competition Law and Policy. – Vol. 6, issue 4. – 2004. – P. 69-80.
18. Frischtak, Claudio R. [editor]. Regulatory policies and reform : a comparative perspective [Text]. – Washington, DC: World Bank. 1997. – 332 p.
19. Pittman R. Competition in Freight Railways: 'Above-the-Rail' Operators in Central Europe and Russia [Text] / R. Pittman, O.Diaconu, E. Šip, A. Tomová, J. Wronka // Journal of Competition Law and Economics. – Vol. 3, 2007, 4. – PP. 673-687.
20. Report on Assessment of ICN Members' Requirements and Recommendations on Further ICN Work on Competition Advocacy [Text] / Prepared by ICN Competition Advocacy Work Group Sub-Group 1 : Review and Update Project / 8th Annual Conference of the ICN Zurich. – 2009. – P. 35.