

УДК 338.51:656.2

Андрій Садюк

(аспірант, Державний економіко-технологічний університет транспорту)

УМОВИ 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. Досліджено умови лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту. Визначено такі умови лібералізації як збільшення інвестицій, впровадження інновацій, застосування конкурсних процедур, активна конкуренція. Визначено особливості, які притаманні природним монополіям, які не сприяють збільшенню інвестицій, впровадженню інновацій, застосуванню конкурсних процедур, активній конкуренції. Розглянуто таку ознаку, яка притаманна природним монополіям як специфічність активів. Розглянуто вплив лагу регулювання на впровадження інновацій. Розглянуто, що для сфери природної монополії існують певні законодавчі особливості в межах конкурсних процедур, що посилюють ринкову владу домінуючого гравця серед залізничних підприємств. Вказано на необхідність застосування активної конкуренції для подолання ринкової влади домінуючого гравця на ринку в тому числі за рахунок застосування адвокатування конкуренції.

Ключові слова: залізничний транспорт, природна монополія, лібералізація, лібералізація ціноутворення, умови лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту.

Андрей Садюк

(аспірант, Государственный экономико-технологический университет транспорта)

УСЛОВИЯ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ В ПОТЕНЦИАЛЬНО КОНКУРЕНТНЫХ СЕКТОРАХ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕД- ПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Актуальность либерализации ценообразования в потенциально конкурентных секторах деятельности предприятий железнодорожного транспорта обусловлена дальнейшим реформированием отрасли, в рамках которой происходит демонополизация рынка грузовых перевозок. Анализ научных публикаций

© Садюк А., 2016

относительно ценообразования по грузовым перевозкам свидетельствует об отсутствии исследований по либерализации ценообразования на железнодорожном транспорте. Исследованы условия либерализации ценообразования в потенциально конкурентных секторах деятельности предприятий железнодорожного транспорта. Определены такие условия либерализации как увеличение инвестиций, внедрение инноваций, применение конкурсных процедур, активная конкуренция. Определены особенности, присущие естественным монополиям, которые не способствуют увеличению инвестиций, внедрению инноваций, применению конкурсных процедур, активной конкуренции. Рассмотрен такой признак, который присущ естественным монополиям как специфичность активов. Рассмотрено влияние лага регулирования на внедрение инноваций. Рассмотрено, что для сферы естественной монополии существуют определенные законодательные особенности в рамках конкурсных процедур, которые усиливают рыночную власть доминирующего игрока среди железнодорожных предприятий. Указано на необходимость применения активной конкуренции для преодоления рыночной власти доминирующего игрока на рынке в том числе за счет применения адвокатирования конкуренции.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, естественная монополия, либерализация, либерализация ценообразования, условия либерализации ценообразования в потенциально конкурентных секторах деятельности предприятий железнодорожного транспорта.

Andriy Sadiuk

(postgraduate, State Economy and Technology University of Transport)

CONDITIONS FOR PRICING DEREGULATION IN POTENTIALLY COMPETITIVE SECTORS OF OPERATIONS OF RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES

Applicability of pricing deregulation in potentially competitive sectors of operations of railway transport enterprises is caused by further reforms in the industry where deregulation of the freight transport market occurs. Analysis of scientific publications regarding the price formation for the freight transport shows unavailability of any studies of pricing deregulation conditions as regards the railway transport. Such deregulation preconditions as increase in investments, implementation of innovations, application of tender procedures and active competition have been determined. Certain peculiarities have been noted that, despite their inherence to natural monopolies, are not conducive to aforesaid increase in investments, implementation of innovations, application of tender procedures and active competition. Such feature as specificity of assets, inherent to natural monopolies, is considered as well. Influence of the regulation lag over implementation of any innovations is discussed. It is shown that certain legislative peculiarities exist for the natural monopoly sphere thus enhancing the market power of a dominant player among railway enterprises. The necessity of active competition to overcome the market power of any dominant player on the market is noted, including the overcoming owing to the competition advocacy.

Keywords: railway transport, natural monopoly, deregulation, pricing deregulation, pricing deregulation conditions in potentially competitive sectors of operations 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 створення таких обставин, при яких зміни, що будуть складати зміст лібералізації ціноутворення будуть найкращим чином сприяти розвитку та створенню конкуренції на ринку, крім того необхідно враховувати поведінку існуючих та потенційних учасників ринку на існування цих обставин. 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 визначальним процесом такого перетворення.

У зв'язку з цим потребують дослідження умов 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., Єловий І.О., Хусаїнов Ф.Й., Колесникова Н. М., Макаренко М. В., Р. Піттмен, Чебанова Н. В., Чорний В. В., Чупров О.І. та ін. [1, 2]. Проте на сьогодні бракує досліджень щодо визначення умов лібералізації ціноутворення в галузі природної монополії в умовах відсутності сформованого конкурентного середовища залізничної галузі. З'ясування цих умов лібералізації видається актуальною задачею та може бути враховане, здійснюючи будь-які перетворення у галузі природної монополії. Умови лібералізації ціноутворення необхідно також враховувати для здійснення змін в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту.

Метою статті є визначення умов лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту.

Виклад основного матеріалу дослідження. В межах зміни глобальних поглядів на регулювання економічних процесів, таких як лібералізм, кейнсіанство, монетаризм, дирижизм та ін. змінюється інститут регулювання. Інституту регулювання притаманна еволюція. Інститут регулювання змінюється, змінюються концепції, на яких він базується, доповнюється новими механізмами, інструментами, методами тощо.

Лібералізація цін не означає повного скорочення будь-якого втручання держави в процес ціноутворення. Перехід від політики прямого втручання в справи управління підприємствами (на рівні макроекономіки) до системи глобального регулювання (на рівні макроекономічних процесів) для економіки означає лише зміну форм втручання – перехід від «дирижиських» методів до методів опосередкованого втручання на ринок та ціни.

Тому говорячи про лібералізацію ціноутворення на будь-яких підприємствах слід говорити про те, як змінюється втручання (регулювання) держави на процес ціноутворення [3]. Зміна форм втручання полягає в тому, що відбувається зміна концепції регулювання.

За визначенням французького філософа Андре Конт-Спонвіль, умовою є «...необхідна обставина або недостатня причина; те, без чого явище не може відбутися, але чого недостатньо, щоб пояснити, чому воно відбувається...» [5].

Під умовою лібералізації ціноутворення слід розуміти безпосередньо обставини середовища, без яких неможливе існування лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту.

За результатами наших досліджень визначимо умови, які необхідні для лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту. Однією з умов вказаних нами процесів є інвестиції. Так, обсяг інвестицій є тим вхідним бар'єром, що характерний для галузей природних монополій, оскільки він не дозволяє новим фірмам почати провадження діяльності на ринку, якщо навіть будуть усунуті всі адміністративні перепони. Це відбувається тому, що технологічні особливості галузей природних монополій вимагають значних фінансових витрат на купівлю основних виробничих засобів, а також на їхнє технічне обслуговування. Це призводить до того, що фірми, які вже працюють на ринку, мають переваги у порівнянні з фірмами, що тільки можуть зайти на ринок. Природні монополісти володіють ринковою владою, що дозволяє їм мати переваги як цінового, так і нецінового характеру.

Суб'єкти природних монополій, що здійснюють свою діяльність у сферах природних монополій, володіють специфічними активами. Однією з ознак природних монополій є наявність у їхніх суб'єктів специфічних активів. Поняття специфічних активів ввів Нобелівський лауреат з економіки О. Вільямсон. Так, за його визначенням, «Специфічні активи – це ті, які є результатом спеціалізованої інвестиції та які не можуть бути перепрофільованими для використання у альтернативних цілях або альтернативними користувачами без втрат у їх виробничому потенціалі» [6, с. 689].

Як зазначають В.Д. Базилевич та Г.М. Филюк більша специфічність буде характерна для матеріальних, ніж нематеріальних активів. Так, для залізничних підприємств: «...ймовірні тільки два варіанти використання залізничних рейок – саме як рейок, і як металобрухту. Безумовно, перший варіант є значно прибутковішим. Водночас, укладачі рейок можуть досить швидко перекваліфікуватись у робітників інших професій і, навпаки» [7, с. 56].

Вказані моменти призводять до того, що інвестиції у сферах діяльності залізничних підприємств у специфічні активи характеризуються меншою інвестиційною привабливістю.

Альтернативна вартість специфічних активів буде нижчою від фактичного варіанта використання, що створює додатковий бар'єр для виходу домінуючого гравця з галузі. Тобто, щоб вийти з галузі потрібно домінуючому гравцю понести значні витрати, якщо не буде передбачений механізм компенсації таких витрат.

Слід зазначити, що природний монополіст, як домінуючий гравець на ринку з економічної точки зору не має стимулів для здійснення інвестицій в інновації, хоча інновації також є умовою лібералізації ціноутворення. Це обґрунтовується наступним. Як відомо з економічної теорії, основним джерелом інновацій, згідно з багаторічними спостереженнями, є нові фірми. Нові фірми на будь-якому ринку є суб'єктом розробок і впровадження технологічних досягнень. Інновації забезпечують фірмі можливості отримувати прибутки при входженні в галузь, при цьому не важливо, це буде лише перерозподіл існуючих прибутків у галузі чи створення додаткових [8, с. 627]. У випадку регульованого ринку, де продаються результати основної діяльності залізничних підприємств – перевезення, відбувається регулювання не лише цін, а й входу/виходу на такий ринок. Таким чином, регулювання є запобіжником входу в ринок нових фірм та, як наслідок, інновацій. З іншого погляду, оскільки регулювання та діяльність природної монополії створює для її суб'єктів можливість отримання надприбутків, то для диференціації своєї продукції монополіст, інвестуючи у науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи,

тим самим збільшує попит на свою продукцію, як одного із способів здійснення нецінової конкуренції. Проте технологічний стан інфраструктури залізничного транспорту не дозволяє спиратися на висновок щодо інвестицій у інновації.

Наступним моментом, що пов'язаний з впровадженням або відсутністю впровадження інновацій, є так званий лаг регулювання. Під лагом регулювання розуміється той проміжок у часі, упродовж якого регулятор не змінює тарифи. Як зазначають В. Кіп Віскузі, Джон М. Вернон та Джозеф Е. Гарингтон (мол.), регулятивні лаги впливають на швидкість впровадження або відсутності впровадження інновацій. Для ілюстрації цього висновку звернемось до рис. 1. Якщо регулятор утримує ціни на рівні, що дорівнює середнім витратам, а технологія, яка застосовується, забезпечує утримання середніх витрат на рівні C , в таких умовах регульована ціна (P) дорівнює середнім витратам та дорівнює C .

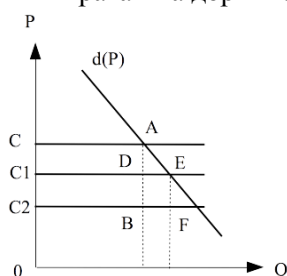


Рис. 1. Вплив неефективності регулятивних лагів на впровадження інновацій

Джерело: складено за [8]

Якщо регульована фірма запровадить інновації, то це зменшить середні витрати до рівня, який відповідає $C2$. В такому випадку регульована фірма буде отримувати прибутки, що дорівнюють площі прямокутника $CABC2$. Такі прибутки фірма зможе отримувати протягом часу до моменту перегляду тарифів регулятором. В момент перегляду регулятор перегляне тарифи та знизить їх до рівня, що буде дорівнювати новому значенню середніх витрат $C2$. З цього моменту часу регульована фірма більше не зможе одержувати прибутки, що створювались впровадженням інновацій. Тепер, якщо фірма впроваджує частково інновації, то в момент зменшення регульованої ціни до $C1$ та до моменту наступного часткового впровадження інновацій (до зменшення ціни до $C2$), фірма буде отримувати прибуток, що дорівнює площі прямокутника $CADC1$ та протягом наступного впровадження – прибуток, що дорівнює площі прямокутника $C1EFC2$.

Таким чином, при двокроковому впровадженні інновацій прибуток компанії за рахунок інновацій збільшується на величину площі прямокутника $DEFB$. Тобто, регульована фірма має стимул дуже повільно та з якомога більшою кількістю кроків впроваджувати інновації, де кроком впровадження буде слугувати часовий лаг регулювання тарифів, та загалом регулювання цін зменшує стимул до інновацій, оскільки зменшує віддачу від них [4, с. 670]. Обмеження інновацій призводить до зниження продуктивності праці, а також унеможливорює виникнення стимулів для зростання продуктивності праці. Як зазначається у [8, с. 670] протягом 1956-1974 рр. сукупний приріст продуктивності залізничної галузі Канади склав 3,3%, за той же самий період при відсутності інновацій у США – лише 0,5%. Натомість, як зазначають Баумоль та Віліг у своїй роботі, внаслідок дерегулювання залізничної галузі у США протягом 1981-1985 рр. у залізничні споруди, будівництво та ремонт колії було інвестовано 27 млрд дол., а у вагони, локомотиви та інше обладнання – 30 млрд дол. [9].

Умовою лібералізації ціноутворення має також бути застосування конкурсних процедур при закупівлях і виключення протекціоністських норм із законодавства, які покращують положення одних суб'єктів господарювання порівняно з іншими та є потенційною основою для опортуністичної поведінки як з боку державних органів, так і регульованих суб'єктів.

Враховуючи можливість постійних змін кон'юнктури ринку енергоносіїв залізничні підприємства повинні застосовувати процедури конкурсних закупівель. Причому така вимога має стосуватися не лише енергоносіїв, а й будь-яких ресурсів, що використовуються в діяльності залізничних підприємств. Конкуренція при закупівлях повинна сприяти зниженню цін на продукцію, а стимул контролю за дотриманням правил конкурсних закупівель в цьому разі буде існувати у безпосередніх учасників, що є постачальниками продукції. В такому разі буде відбуватися часткове перекладання ризику контролю за конкурсними закупівлями з регулюючих органів на постачальників продукції [10].

На сьогодні відповідно до ст. 2 Закону України «Про особливості здійснення закупівель в окремих сферах господарської діяльності» [12] суб'єкти, що здійснюють діяльність у сфері «надання послуг з користування інфраструктурою залізничного транспорту загального користування» закупівлю робіт та послуг здійснюють на конкурсній основі відповідно до Закону України «Про здійснення державних закупівель» [13]. В той же час у цьому законі [12] відповідно до абзацу 5 п. 1 ч. 1 ст. 4 існує виключення, відповідно до якого, «підприємствам, установам в межах єдиного виробничо-технологічного комплексу залізничного транспорту загального користування та господарськими товариствами, 100 відсотків акцій (часток, паїв) яких належить державі, метою діяльності яких є забезпечення перевізного процесу» надається право здійснення закупівель без застосування процедур, визначених Законом України «Про здійснення державних закупівель» [12, 9]. Тобто, загалом існує неоднаковість застосування умов щодо закупівлі товарів, робіт, послуг залізничними підприємствами. Додатково до цього відповідно до Закону України «Про природні монополії» [11] та «Зведеного переліку суб'єктів природних монополій» (станом на 22.01.2016) ПАТ «Укрзалізниця» та її підприємства є суб'єктами природних монополій у 4 сферах [14], а сфера, яка підпадає під конкурсні закупівлі є значно обмеженою у порівнянні з цим, що також створює неоднаковість і диспропорцію застосування умов щодо закупівлі товарів, робіт, послуг тощо.

Ще однією умовою лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту є активна конкуренція та створення підстав для її розвитку. У зв'язку з цим, очевидно, існуватимуть проблеми, пов'язані з домінуючим впливом діючого основного гравця залізничного транспорту на ринок та конкуренцію. Такий вплив на ринок є особливим видом порушення роботи ринкового механізму, яким у багатьох країнах займаються регулюючі та антимонопольні органи. Ось чому в багатьох країнах існують органи, які регулюють конкуренцію як в цілому, так і специфічний регулюючий орган у залізничній галузі. Важливим є застосування адвокатування конкуренції, оскільки це дозволяє попередньо встановлювати правила для чіткого визначення умов, які сприятимуть конкуренції, замість застосування постфактум каральних заходів до поведінки, спрямованої на обмеження конкуренції, чи проведення перебудови галузі. Як показує практика ринків, що перебувають у стані природної монополії, навіть після введення конкуренції на таких ринках, домінуючі гравці продовжують домінувати на своїх ринках, оскільки окремі види діяльності залишаються у стані природної монополії. Тому запровадження дієвої та активної конкуренції на ринках природних монополій у багатьох країнах світу проходить важче і з більшими ускладненнями, ніж на інших ринках. Важливим є контроль з боку антимонополь-

ного органу за зловживаннями домінуючих гравців залізничного транспорту, створення та запровадження процедур виділення і використання специфічних активів на недискримінаційній основі, об'єктивно та прозоро.

Таким чином, ми визначили наступні умови лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту: збільшення інвестицій, впровадження інновацій, застосування конкурсних процедур при здійсненні діяльності, активна конкуренція.

Висновки та пропозиції. Визначення умов лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту дозволяє використовувати результати такого дослідження при розробці та дизайні програм для реалізації кроків різних політик, починаючи від галузевих (промислова та ін.), закінчуючи конкурентною (антимонопольно-конкурентною) політикою, як виду економічної політики держави, а також 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 можливості щодо демонополізації ринку вантажних залізничних перевезень та є необхідним при дослідженні принципів лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту.

ЛІТЕРАТУРА

1. Колесникова Н. М. Адаптивно-гармонізаційний механізм ціноутворення на залізничному транспорті: формування, функціонування та розвиток : Монографія. – К. : КУЕТТ, 2006. – 564 с.
2. Pittman R. Competition in Freight Railways: 'Above-the-Rail' Operators in Central Europe and Russia [Text] / R. Pittman, O. Diaconu, E. Şip, A. Tomová, J. Wronka // Journal of Competition Law and Economics. – Vol. 3, 2007, 4. – PP. 673-687.
3. Колесникова Н., Садюк А. Сутність та зміст лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту / Збірник наукових праць ДЕДУТ. Серія «Економіка і управління». – К. : 2015. – Вип. 34. – С. 121-130.
4. Садюк А. В. Сучасні концепції та аспекти регулювання діяльності підприємств залізничного транспорту / Журнал «Економічний форум». – Л. : ЛНТУ, 2016. – № 4. – С. 171-177.
5. Конт-Спонвиль, Андре. Философский словарь / Пер. с фр. Е. В. Головиной. – М.: Этерна, 2012. – 752 с.
6. Уильямсон О. И. Экономические институты капитализма: фирмы, рынки, «отношенческая» контрактация. – СПб. : Лениздат; CEV Press, 1996. – 702 с.
7. Базилевич В. Д., Филюк, Г. М. Природні монополії. – Київ : Знання, 2006. – 367 с.
8. Віскузі К. та ін. Економічна теорія регулювання та антимонопольна політика: Пер. з англ. / В. Кіп Віскузі, Джон М. Вернон, Джозеф Ф. Гарингтон (мол.). ; [Наук. ред. та авт. Передм. О. Кілієвич]. – К. : Вид-во Соломії Павличко «Основи», 2004. – 1047 с.
9. Willig, R. D. Baumol, W. J. Using Competition as a Guide / Regulation: AEI Journal on Government and Society. – 1987. – No 1. – P. 28-35.
10. Авдашева С. Экономический анализ конструкции «группа лиц» в контексте антимонопольного регулирования. Развитие конкуренции в отраслях с естественномонопольным компонентом : основания, варианты, ограничения / С. Авдашева, А. Шаститко. – Москва : РЕЦЭП, 2005. – 149 с.
11. 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>. – Назва з екрану. (Дата звернення: 10.11.2016).
12. Про особливості здійснення закупівель в окремих сферах господарської діяльності : Закон України від 24.05.2012 № 4851-VI // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4851-17> – Назва з екрану. (Дата звернення: 4.03.2016).
13. Про здійснення державних закупівель : Закон України від 10.04.2014 № 1197-VII // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1197-18> (Дата звернення: 4.03.2016).

14. *Zvedeniy perelik sub'ektiv prirodnykh monopolii stanom na 22.01.2016 r.*: Rozporядzhennya Antymonopol'nogo komitetu Ukrainy № 874-r vid 28.11.2012 r. [Elektronnyy resurs]. – Rezhim dostupu: <http://www.amc.gov.ua/amku/doccatalog/document?id=113896&schema=main> (Data zvernennya 16.10.2016).

REFERENCES

1. *Kolesnykova N.M.* Adaptivno-harmonizatsiyni mekhanizm tsinoutvorennia na zaliznychnomu transporti: formuvannia, funktsionuvannia ta rozvytok [Tekst] : Monohrafiia. – K. : KUETT, 2006. – 564 p.
2. *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.
3. *Kolesnykova N., Sadiuk A.* Sutnist' ta zmist liberalizatsii tsinoutvorennia u potentsiyno konkurentnykh sektorakh diial'nosti pidpriemstv zaliznychnoho transpor / Zbirnyk naukovykh prats' DETUT. Seriiia «Ekonomika i upravlinnia». – K. : 2015. – Vyp. 34. – S. 121-130.
4. *Sadiuk, A. V.* Suchasni kontseptsii ta aspekty rehuliuвання diial'nosti pidpriemstv zaliznychnoho transportu / Zhurnal «Ekonomichnyj forum». – L. : LNTU, 2016. – № 4. – S. 171-177.
5. *Kont-Sponyyl', Andre.* Fylosofskyj slovar' / Per. s fr. E. V. Holovynoj. – M.: Eterna, 2012. – 752 s.
6. *Uyl'iamson, O. Y.* Ekonomycheskye ynstytuty kapytalyzma: fyrmy, rynky, «otnoshencheskaia» kontraktatsiia. – Spb. : Lenyzdat; CEV Press, 1996. – 702 c.
7. *Bazylevych, V. D., Fyliuk, H. M.* Pryrodni monopolii. – Kyiv : Znannia, 2006. – 367 s.
8. *Viskuzi K. ta in.* Ekonomichna teoriia rehuliuвання ta antymonopol'na polityka: Per. z anhli. / V. Kip Viskuzi, Dzhon M. Vernon, Dzhozef F. Haryngton (mol.). : [Nauk. red. ta avt. Peredm. O. Kiliievych] – K. : Vyd-vo Solomii Pavlychko «Osnovy», 2004. – 1047 s.
9. *Willig, R. D. Baumol, W. J.* Using Competition as a Guide / Regulation: AEI Journal on Government and Society. –1987. – No 1. – P. 28-35.
10. *Avdasheva, S.* Ekonomycheskyj analiz konstruksyyi «hruppa lyts» v kontekste antymonopol'noho rehulirovaniia. Razvytye konkurentsyy v otrasliakh s estestvennomonopol'nym komponentom : osnovanyia, varyanty, ohranychenyia / S. Avdasheva, A. Shastytko. – Moskva : RETsEP, 2005. – 149 s.
11. *Pro pryrodni monopolii* : Zakon Ukrainy vid 20 kvitnia 2000 roku №1682-III // [Electronic resource]. – Retrieved from: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1682-14>. (In Ukr., Accessed: 10.11.2016).
12. *Pro osoblyvosti zdijsnennia zakupivel' v okremykh sferakh hospodars'koi diial'nosti* : Zakon Ukrainy vid 24.05.2012 № 4851-VI // [Electronic resource]. – Retrieved from: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4851-17>. (In Ukr., Accessed: 4.03.2016).
13. *Pro zdijsnennia derzhavnykh zakupivel'* : Zakon Ukrainy vid 10.04.2014 № 1197-VII // [Electronic resource]. – Retrieved from: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1197-18>. (In Ukr., Accessed: 4.03.2016).
14. *Zvedenyj perelik sub'ektiv pryrodnykh monopolij stanom na 14.11.2016 r.*: Rozporiadzhennia Antymonopol'noho komitetu Ukrainy № 874-r vid 28.11.2012 r. [Electronic resource]. – Retrieved from: <http://www.amc.gov.ua/amku/doccatalog/document?id=113896&schema=main> (In Ukr., Accessed: 4.11.2016).