

О.О. Железняк (Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна)
Л.М. Олещенко (Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна)

ВИЗНАЧЕННЯ СОБІВАРТОСТІ ПАСАЖИРСЬКО- ТРАНСПОРТНОГО ПРОЦЕСУ

У статті здійснено аналіз собівартості пасажирсько-транспортного процесу залізничного і автомобільного транспорту на прикладі маршруту «Чернігів-Київ». Визначено індекси конкуренції транспортних засобів на даному маршруті та залежність пасажиропотоку від часу і вартості поїздки.

Ключові слова: собівартість транспортної послуги, рентабельність, витрати, прибуток, тариф, конкуренція.

Форм. 9. Табл. 4. Літ. 20.

О.А. Железняк (Национальный авиационный университет, г. Киев, Украина)
Л.М. Олещенко (Национальный авиационный университет, г. Киев, Украина)

ОПРЕДЕЛЕНИЕ СЕБЕСТОИМОСТИ ПАССАЖИРСКО- ТРАНСПОРТНОГО ПРОЦЕССА

В статье осуществлен анализ себестоимости пассажирско-транспортного процесса железнодорожного и автомобильного транспорта на примере маршрута «Чернигов-Киев». Определены индексы конкуренции транспортных средств на данном маршруте и зависимость пассажиропотока от времени и стоимости поездки.

Ключевые слова: себестоимость транспортной услуги, рентабельность, расходы, прибыль, тариф, конкуренция.

О.О. Zheleznyak (National Aviation University, Kyiv, Ukraine)
L.M. Oleshchenko (National Aviation University, Kyiv, Ukraine)

DETERMINING THE PRIME PRICE OF A PASSENGER TRANSPORT PROCESS

The article carries out the analysis of prime cost for the passenger transport process of the railway and automobile transport, taking the route "Chernihiv-Kyiv" as the study case. Competition indices of transport vehicles on this route are determined as well as the dependence of the passenger traffic flow upon time and cost of a trip.

Keywords: prime price of a transport service; profitability; expenditures; income; tariff; competition.

Постановка проблеми. У конкурентному середовищі на ринку транспортних послуг для кожного перевізника важливим є проведення аналізу поточних витрат, пов'язаних з підготовкою та здійсненням процесу перевезень. Це дозволяє здійснювати контроль над використанням матеріальних, трудових і фінансових ресурсів підприємства та визначати його конкурентоспроможність у різних умовах. При визначенні собівартості пасажирсько-транспортного процесу перевізник визначає рентабельність рухомого складу, що дає змогу раціонально підбирати його тип залежно від величини пасажиропотоку на маршруті, підвищувати прибутковість та якість послуг підприємства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблема підвищення конкурентоспроможності й управління експлуатаційними витратами підприємств пасажирського транспорту займалися такі учені, як І. Аксьонов [2], Ю. Бараш [4; 5], І. Белов [20], В. Галабурда [9; 20], Ю. Кулаєв [15], Н. Смєхова [16], А. Шульга [19], В. Щелкунов [15] та інші. Аналіз собівартості пасажирських

перевезень на залізничному й автомобільному транспорті здійснено у працях [1; 3; 5–8; 10–19]. У статті [3] запропоновано методи калькулювання собівартості перевезень пасажирів у приміському сполученні з урахуванням ринкових умов господарювання, у [18] наводиться порядок визначення тарифу та собівартість пасажирських перевезень автомобільним транспортом за окремими статтями, у [14] собівартість виступає як основна складова визначення тарифу, у [17] розглядається енергетичний показник собівартості пасажирсько-транспортного процесу. У [16] висвітлено особливості планування й обліку витрат залізниць, методи нарахування амортизації, калькуляція собівартості перевезень за видами діяльності, методи визначення собівартості перевезень за типами вагонів, категоріями поїздів, напрямками перевезень і методика визначення собівартості за зміни об'єму перевезень. Л. Боїла [6] розглядає проблеми розподілу витрат за видами перевезень на залізничному транспорті, у [8] описано методику розробки нормативно-прогностичної моделі витрат електроенергії на тягу приміських електропоїздів, у [7] собівартість розглядається як один з критеріїв вибору транспортного засобу.

Мета дослідження полягає в аналізі собівартості пасажирсько-транспортного процесу автомобільних і залізничних перевезень, конкуренції між видами транспорту на маршруті «Чернігів-Київ» і моделюванні їхньої взаємодії.

Основні результати дослідження. *Собівартість пасажирських перевезень* – це грошове вираження сумарних витрат транспортного підприємства на підготовку і здійснення процесу перевезень пасажирів, виконанням робіт і послуг, що забезпечують перевезення. Собівартість пасажирських перевезень виражається залежністю [14; 18]:

$$S = \frac{S_{1\text{км}} \times l_c}{q \times \gamma \times \beta l} \quad (1)$$

де $S_{1\text{км}}$ – собівартість виконання 1 км пробігу; l_c – середня відстань поїздки; q – пасажиромісткість одиниці рухомого складу; γ – коефіцієнт використання пасажиромісткості; β – коефіцієнт використання пробігу.

Державні приміські та міжміські пасажирські перевезення переважно є збитковими, оскільки встановлені тарифи не покривають витрати на перевезення пасажирів. На основі рівня собівартості на одиницю перевезень встановлюється рівень *тарифу* – оплати вартості проїзду одного пасажирів. Тарифи на послуги пасажирського транспорту визначаються на перевезення 1 пасажирів (для міських перевезень) та виконання 1 пасажиро-км транспортної роботи (приміські і міжміські перевезення). Рівень тарифів на маршруті забезпечує перевізнику відшкодування поточних витрат, прибутковість роботи та можливість оновлення рухомого складу. Величина тарифу визначається за формулою [18]:

$$T = S \times (1 + R), \quad (2)$$

де T – величина тарифу на послуги пасажирського транспорту (грн./пас-км); S – собівартість 1 пасажиро-км (грн./пас-км); R – коефіцієнт рентабельності.

У результаті обчислення собівартості визначається чистий прибуток підприємства. Якщо за відповідний період собівартість підвищилась, то розмір прибутку за цей період зменшиться за рахунок цього чинника на таку ж величину.

Собівартість пасажирсько-транспортного процесу включає постійну і змінну складові. *Постійними* є витрати, абсолютна величина яких із збільшенням (зменшенням) обсягів пасажирських перевезень істотно не змінюється. Це витрати на обслуговування й управління діяльності виробничих підрозділів, забезпечення загальнопромислових потреб, утримання директора і працівників підприємства, ТО, заміна гуми, паркування. Змінними є витрати, абсолютна величина яких збільшується (зменшується) разом із зміною обсягів перевезень (витрати на паливно-мастильні матеріали, електроенергію, запасні частини і комплектуючі, оплату праці, відрахування на соціальні заходи).

Серед видів транспорту існує конкуренція, оскільки за пасажирськими перевагами (час поїздки, комфортність, надійність, ціна) вони не рівнозначні: залізничний транспорт дешевший і надійніший, але програє іншим видам транспорту в комфортності і витратах часу; авіаційний, навпаки, комфортабельний, зменшує витрати часу, але залежить від погодних умов, тому менш надійний і значно дорожчий; автомобільний транспорт більш маневрений, проте програє залізничному за надійністю і залежністю від погодних умов. Переваги і недоліки кожного виду транспорту зумовлюються їхніми загальними техніко-економічними показниками й умовами експлуатації.

До переваг автомобільного транспорту належать: можливість доставки пасажирів «від житла до житла» без пересадок, висока маневреність, більша швидкість перевезень порівняно з водним і залізничним транспортом, менші порівняно з іншими видами транспорту капіталовкладення, можливість зупинок у дорозі. *Недоліки автомобільного транспорту*: велика собівартість перевезень, низький рівень безпеки руху, висока аварійність, забрудненість навколишнього середовища (80% забруднень від усіх видів транспорту).

До переваг залізничного транспорту належать: можливість перевезень великої кількості пасажирів, висока пропускна і провізна спроможність залізничних ліній, що обчислюється десятками млн. пас./рік у кожному напрямку, регулярність перевезень незалежно від кліматичних умов, пори року і часу доби (вдень і вночі), ресурсозбереженість, відносно невисока собівартість перевезень пасажирів, високий рівень безпеки руху, нижчий рівень заподіяної шкоди навколишньому середовищу. *Недоліки залізничного транспорту*: висока вартість споруд, рухомого складу при повільній віддачі капітальних вкладень (великий термін окупності – 6–10 років), недоліки у якості обслуговування, велика питома вага ($\approx 1/2$ загальних витрат експлуатації) умовно постійних витрат (утримання і ремонт будівель, споруд, адміністративного персоналу), що обмежує можливості управління доходами і витратами.

Структура витрат на різних видах транспорту є різною, наприклад, у собівартість перевезень річковим і автомобільним транспортом не входять витрати на ремонт шляхів, що властиво залізничному транспорту. Ці відмінності враховують у техніко-економічних розрахунках при визначенні конкуренції за видами транспорту, при виборі форм пасажирсько-транспортної взаємодії, для обґрунтування рівня тарифів.

1. Собівартість залізничних перевезень. Собівартість перевезень на залізничному транспорті розраховується на двох рівнях: на залізниці і по мережі залізниць у цілому. Загальна собівартість залізничних перевезень визначається

на 10 наведених тонно-км (це сума тонно- і пасажиро-км). На собівартість перевезень впливає обсяг і дальність перевезень, величина якісних показників використання рухомого складу, застосування нових технологій [15]. Основними методами розрахунку собівартості залізничних перевезень є: розрахунок експлуатаційних витрат за окремими статтями номенклатури витрат (метод безпосереднього розрахунку), методи одиничних і зведених витратних ставок, метод питомих ваг витрат, метод коефіцієнтів впливу [15; 16]. Структура експлуатаційних витрат за елементами витрат по мережі залізниці змінюється у часі за рахунок зношування основних фондів, зміни витрат на електроенергію, паливо й оплату праці. Основними елементами в структурі витрат на залізничному транспорті є: оплата праці – 14,1%, амортизація – 30,1%, електроенергія – 11,6%, паливо – 7,8%, матеріали – 5,8%, інші витрати – 30,6% [6]. Собівартість міжміських пасажирських перевезень на залізниці становить близько 12 коп. за 1 пас-км, приміських – 17 коп. за 1 пас-км [8].

Собівартість пасажирських перевезень на залізниці значно коливається залежно від виду тяги (найнижчі значення собівартості – при електричній тязі, при тепловій – вища на 45%), виду повідомлення, категорії потяга, типу вагонів і напрямів перевезень. Основним чинником, що впливає на собівартість 1 пас-км, є динаміка наповнюваності потяга.

2. Собівартість автомобільних перевезень. На автомобільному транспорті, як і на інших видах транспорту, собівартість складається з витрат і податків. Сумарні витрати складаються з витрат на оплату праці (зарплата водіям, ремонтним працівникам) – 32%, паливо – 24,5%, амортизацію – 10%, ремонт і ТО автомобілів (витрати з заробітної плати робітників, зайнятих виконанням ТО і ремонту автомобілів, матеріалів і запасних частин) – 4%, ремонт автомобільних шин – 0,8%, мастильні матеріали – 0,7%, відрахування на соціальні потреби (соціальне і пенсійне страхування, обов'язкові збори і відрахування на соціальні заходи, визначені законодавством за встановленими нормами) – 11%, загальновиробничі витрати (управління і обслуговування виробничого персоналу, податки, збори та інші передбачені законодавством обов'язкові платежі) – 17%.

Витрати палива на 1 км пробігу автобуса розраховують за формулою [18]:

$$B_n = 0,01 \times H_n \times (1 + 0,01 \times K_\Sigma) \times C_n, \quad (3)$$

де H_n – базові лінійні норми витрат палива для автобусів (куб.м/100 км); $0,01 \times H_n$ – витрати палива на 1 км пробігу (куб.м/км); K_Σ – сумарний корегуючий коефіцієнт до лінійної норми, яким враховуються конкретні умови експлуатації (%); C_n – ціна палива (грн/куб.м).

Витрати на мастильні матеріали розраховуються пропорційно до витрат палива [18]:

$$B_M = 0,01 \times B'_n \times (N_M \times C_M + N_{MP} \times C_{MP} + N_{PL} \times C_{PL} + N_C \times C_C), \quad (4)$$

де B'_n – загальні нормативні витрати палива на 1 км пробігу за певних умов експлуатації (л/км) [18]:

$$B'_n = 0,01 \times H_n \times (1 + 0,01 \times K_\Sigma); \quad (5)$$

N_M, N_{MP}, N_C, N_{PL} – норми витрат відповідно моторних, трансмісійних, спеціальних олів (л/100л палива) та пластичних мастил (кг/100 л палива); U_M, U_{TP}, U_C, U_{PL} – ціна відповідно моторних, трансмісійних, спеціальних олів (грн./л) і пластинчастих мастил (грн./кг).

Витрати на автомобільні шини на 1 км пробігу визначаються як [18]:

$$B_{ш} = \frac{U_{ш} \times K_{ш}}{H_{ш} \times K_K}, \quad (6)$$

де $U_{ш}$ – ціна автомобільної шини; $K_{ш}$ – кількість шин, встановлених на автомобілі (од.); $H_{ш}$ – норма експлуатаційного пробігу шин (км).

Амортизаційні відрахування обчислюють за формулою [18]:

$$B_a = \frac{U_a \times N_a}{100 \times L_p}, \quad (7)$$

де U_a – залишкова або первісна балансова вартість автобуса; N_a – річна норма амортизації, %; L_p – річний пробіг автобуса (км).

На сьогодні собівартість пасажирсько-транспортного процесу державних автобусних підприємств становить у середньому 25 коп. за 1 пас-км, за розрахунковий рівень рентабельності приймається 15%.

Пасажирські перевезення на маршруті «Чернігів-Київ» і «Київ-Чернігів» здійснюються автомобільним (автовокзал, приватні перевізники) та залізничним транспортом. Пасажири обирають тип рухомого складу залежно від власних доходів, можливості пільгового проїзду та тривалості поїздки.

Розглянемо середні витрати пасажирсько-транспортного процесу на маршруті «Чернігів-Київ» для ПП «Владіс» та ПП «Дружба Люкс Автотранс» м. Чернігова. Частка ринку приватних перевезень даних підприємств на маршрутах «Чернігів-Київ» та «Київ-Чернігів» становить, відповідно, 50 і 20% для ПП «Владіс» та 20 і 60% для ПП «Дружба Люкс Автотранс» (табл. 1 та 2).

Таблиця 1. Економіко-технічні характеристики автобусів на маршруті, авторське дослідження

	«Еталон» (30 місяць)	«Богдан» (19 місяць)	«Мерседес» (18 місяць)	«Volkswagen» (19 місяць)
Ринкова вартість автобуса, грн.	280000	310000	112000	128000
Термін експлуатації, роки	5	6	12	5
Витрати пального на 100 км, л	18,5	15	14	13
Середній коефіцієнт використання пасажиромісткості	0,7	0,8	0,9	0,8

В умовах ринкової економіки зростає конкуренція між перевізниками на конкретних маршрутах. Створюється динамічне конкурентне середовище, у межах якого окремі види транспорту борються за приваблення пасажирів. У зв'язку з невизначеністю функціонування ринкового середовища для різних видів транспорту важливого значення набуває прогнозування майбутніх ситуацій. Моделі прогнозу повинні ідентифікувати позиції, які займатиме той або інший вид транспорту і які потенційні можливості він має у своєму розпорядженні, щоб зайняти домінуюче місце на ринку пасажирсько-транспортних послуг. Формуються основні показники якості конкуруючих видів транспорту,

оцінюється їхня перевага, потім для кожного показника будується рейтингова шкала, що відбиває думку споживача транспорту. Оцінки кожного виду транспорту і якісних показників представляються у вигляді матриць. Здійснюються аналіз цих матриць і побудова для кожного виду транспорту вагових функцій (інтегральні показники якості), отримують множину інтегральних показників, за якими оцінюються переваги суб'єктів конкурентного середовища. Локальні показники якості, такі як «доставка точно в срок», доступність, надійність, економічність, створюють своєрідні «канали тяжіння» в конкурентному середовищі перевізників окремих видів транспорту. За допомогою множини якісних показників у споживача транспортної продукції створюється первинне уявлення про вибір способу перевезення. Будується модель конкурентного середовища, де суперники виступають як учасники гри з метою залучення до сфери своєї дії найбільшої кількості пасажирів і отримання максимального економічного ефекту (теорія ігор).

Таблиця 2. Середні місячні витрати пасажирсько-транспортного процесу на маршруті «Чернігів-Київ», авторське дослідження

Показники	«Віталон» (30 місяць)	«Богдан» (19 місяць)	«Mercedes» (18 місяць)	«Volkswagen» (19 місяць)
Доход за місяць (за 1 рейс у день), грн.	50400	36480	38880	36480
Прямі матеріальні витрати за місяць (грн.):				
паливо (на 145 км)	15612,15	12658,5	11814,6	10970,7
мастильні матеріали	936,73	759,51	708,88	658,24
палині	1248,97	1012,68	945,17	877,65
аккумуляторні батареї	156,12	126,58	118,14	109,7
Прямі витрати на оплату праці (грн.):				
нарахування на ЗП водіїв	6000			
ЗП диспетчерів	6000			
амортизація ТЗ	4666,67	3444,44	666,67	1969,23
ТО і ремонт	5040	3648	3888	3648
Собівартість 1 пас-км	0,15	0,2	0,19	0,18
Рентабельність	27%	8%	29%	21%
Загально виробничі витрати:				
утримання апарату управління виробництвом та основних засобів загально виробничого призначення	14400	9120	8640	9120
інші (виготовлення квитків, послуги сторонніх організацій, утримання виробничих приміщень, охорона праці)	2160	1368	1296	1368
Адміністративні витрати	3600	2280	2160	2280
Фінансові витрати (кредит на придбання автобуса (при 22% річн.)	7131,67	5683,33	14666,67	2640

Крім системи тарифів на перевезення, конкурентоспроможність транспортного підприємства визначається кількістю перевезень і супутніх послуг, з одного боку, і витратами – з іншого. Додатковими чинниками конкурентоспроможності підприємств є: безпека перевезень, регулярність, швидкість реакції на запити споживачів, сприйнятливність до нових ідей (технічний прогрес, новаторство). Оцінювання слабких і сильних сторін транспортного під-

приємства включає фінансові, управлінські, технологічні аспекти, пов'язані з рекламою послуг, вивченням запитів клієнтів. Вирішення сучасних проблем залізничного транспорту, що впливають на його конкурентоспроможність, пов'язане з оновленням рухомого складу та інфраструктури залізниць, з розширенням послуг і підвищенням якості обслуговування пасажирів. Основним конкурентом залізничного транспорту на ринку пасажирських перевезень є автомобільний, конкурентні переваги якого останнім часом суттєво зміцніли. Розглянемо конкуренцію за видами транспорту на маршруті «Чернігів-Київ» (табл. 3).

Таблиця 3. Обсяги пасажирів і частки ринку конкурентів з пасажироперевезень у 2008–2011 рр., авторське дослідження

Маршрут «Чернігів-Київ»								
	2008 р.		2009 р.		2010 р.		2011 р.	
	тис. пас.	частота ринку	тис. пас.	частота ринку	тис. пас.	частота ринку	тис. пас.	частота ринку
Автомобілі	58	0,06	44,2	0,04	31,9	0,03	20,5	0,02
Залізниця	46	0,05	100,4	0,1	91,3	0,08	125,4	0,09
Приватні перевізники	836,1	0,89	904,8	0,86	1066,7	0,89	1200	0,89
Усього	940,1	1	1049,4	1	1189,9	1	1345,9	1
Маршрут «Київ-Чернігів»								
Автомобілі	13,7	0,02	8,6	0,01	4,8	0,004	3,0	0,002
Залізниця	92,0	0,09	107,8	0,1	135,4	0,114	122,8	0,091
Приватні перевізники	834,4	0,89	932,9	0,89	1049,7	0,882	1220,0	0,907
Усього	940,1	1	1049,4	1	1189,9	1	1345,8	1

Знайдемо показники інтенсивності конкуренції (індекс концентрації та індекс Херфіндаля-Хіршмана [8]) для приватних перевізників та залізничного транспорту на даному маршруті (табл. 4).

Таблиця 4. Показники інтенсивності конкуренції між приватним перевізником і залізницею на маршруті, авторське дослідження

Індекс концентрації		Індекс Херфіндаля-Хіршмана	
Чернігів-Київ	Київ-Чернігів	Чернігів-Київ	Київ-Чернігів
$CR_2^{2008} = 0,94$	$CR_2^{2008} = 0,99$	$I_{HH}^{2008} = 0,8$	$I_{HH}^{2008} = 0,8$
$CR_2^{2009} = 0,96$	$CR_2^{2009} = 0,99$	$I_{HH}^{2009} = 0,75$	$I_{HH}^{2009} = 0,8$
$CR_2^{2010} = 0,97$	$CR_2^{2010} = 0,99$	$I_{HH}^{2010} = 0,8$	$I_{HH}^{2010} = 0,79$
$CR_2^{2011} = 0,98$	$CR_2^{2011} = 0,99$	$I_{HH}^{2011} = 0,8$	$I_{HH}^{2011} = 0,83$

Отже, ринок транспортних послуг на даному маршруті є висококонцентрованим із слабкою конкуренцією ($CR > 0,7$, $I_{HH} > 0,18$). Приватний перевізник, маючи більшу собівартість перевезення порівняно із залізничним транспортом (майже у 2 рази) та меншу рентабельність, є явним лідером за кількістю пасажироперевезень на даному маршруті.

Конкуренція на маршруті визначається основними параметрами: вартість проїзду, час поїздки, комфортність. Пасажиропотік (Φ) між містами Чернігів і Київ можна формалізувати у вигляді суми залежностей:

$$\Phi = \Phi_1(c_1, t_1, k_1) + \Phi_2(c_2, t_2, k_2) + \Phi_3(c_3, t_3, k_3), \quad (8)$$

де Φ_1 , Φ_2 , Φ_3 – відповідно, пасажирів автовокзалу, залізниці та приватних перевізників, що обирають тип транспорту залежно від параметрів: c – вартості квитка; t – часу поїздки; k – рівня комфортності транспортного засобу. Параметри k залежать від таких чинників, як незалежність від кліматичних умов, безпека руху, наявність пільги тощо визначаються для кожного транспортного засобу методами експертної оцінки і рангової кореляції. У загальному випадку залежність пасажиропотоку від часу та вартості поїздки можна записати у такому вигляді:

$$\Phi = A \times \frac{t^2}{c + c_0} \times e^{-\alpha t}, \quad (9)$$

де A , α – параметри адаптованої апроксимації.

Висновки. Проаналізовано собівартість залізничних та автомобільних перевезень, їхні переваги і недоліки. Виявлено рівень конкуренції за видами транспорту та запропоновано узагальнену модель розподілу пасажиропотоку за видами транспорту на маршруті «Чернігів-Київ».

1. *Абрамов А.П., Васильєва Г.А.* Формирование себестоимости перевозок // Железнодорожный транспорт.– 1992.– №6. – С. 59–64.

2. *Аксёнов І.М.* Ефективність пасажирських залізничних перевезень: Монографія. – К.: Транспорт України, 2004. – 284 с.

3. *Балака Є.І., Семенцова О.В., Васильєв О.Л.* Визначення собівартості перевезень пасажирів у приміському сполученні в умовах функціонування операторів залізничних перевезень // Вісник економіки транспорту і промисловості.– 2011.– №35. – С. 39–43.

4. *Бараш Ю.С.* Заходи щодо зниження збитковості пасажирських перевезень // Тезиси докл. 2-й междунар. науч.-практ. конф. «Наука в транспортном измерении: Пассажирыские перевозки» (м. Київ, 7–9 червня 2006 року) / ДП ДНДЦ. – К., 2006. – С. 47.

5. *Бараш Ю.С., Гайдук Н.О., Дребот Х.В.* Проблеми пасажирських перевезень у міждержавному сполученні // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. акад. В. Лазаряна. – Вип. 34. – Дніпропетровськ, 2010. – С. 242–249.

6. *Боїла Л.* Удосконалення розподілу витрат за видами перевезень на залізничному транспорті // Економічний аналіз.– 2008.– Вип. 2. – С. 329–332.

7. *Босняк М.Г.* Пасажирські автомобільні перевезення: Навч. посібник. – К.: Слово, 2009. – 272 с.

8. *Гойхман І., Кураченко Л.* Методика моделювання питомих витрат електроенергії на тягу поїздів у приміському сполученні // Збірник наукових праць ДЕТУТ.– Серія: Економіка і управління.– 2011.– Вип. 18. – С. 116–125.

9. Единая транспортная система: Учебник для вузов / В.Г. Галабурда, В.А. Персианов, А.А. Тимошин и др.; Под ред. В.Г. Галабурды. – М.: Транспорт, 1996. – 295 с.

10. *Железняк О.О., Кузьменко О.С.* Вплив конкурентного середовища на динаміку збуту товару у ринкових умовах // Проблеми системного підходу в економіці: Збірник наукових праць.– 2010.– Вип. 35. – С.49–57.

11. *Журавель А.И.* Себестоимость железнодорожных перевозок. – Новосибирск: СГУПС, 2000. – 304 с.

12. *Зоріна В.Н., Сеніна Г.В.* Формування та калькулювання собівартості продукції (робіт, послуг) в галузях народного господарства. – К.: Центр навчальної літератури, 2005. – 308 с.

13. *Колесникова Н.М.* Методичні підходи до визначення собівартості пасажирських залізничних перевезень з метою ціноутворення в умовах подальшого реформування залізничного транспорту // Вісник Міжнародного Слов'янського університету.– Серія: Економічні науки.– 2004.– Т. VII, №1. – С. 35–39.

14. *Логачов Є.Г., Глевська К.Ю.* Методика визначення собівартості перевезень на міському пасажирському маршруті з урахуванням якості перевезення // Вісник Національного транспортного університету: В 2-х ч. – Вип. 19. – К.: НТУ, 2009. – Ч. 2. – С. 68–72.

15. Основи економіки транспорту: Підручник / В.І. Щелкунов, Ю.Ф. Кулаєв, Л.Г. Зайончик, В.М. Загоруйко та ін. – К.: Кондор, 2010. – 392 с.

16. Себестоимость железнодорожных перевозок: Учебник для вузов ж.-д. транспорта / Н.Г. Смехова, А.И. Купоров, Ю.Н. Кожевников и др.; Под ред. Н.Г. Смеховой и А.И. Купорова. – М.: Маршрут, 2003. – 494 с.

17. *Хабутдінов Р.А., Піцик М.Г.* Обґрунтування вибору автобусів з використанням моделі енергетичного показника собівартості // Вісник Національного транспортного університету: В 2-х ч. – Вип. 19. – К.: НТУ, 2009. – Ч. 2. – С. 111–114.

18. *Швець М.Д., Турченко М.О.* Методика визначення тарифу та собівартості перевезень пасажирів автомобільним транспортом за окремими статтями // Вісник Національного університету водного господарства та природокористування: Збірник наукових праць.– Серія: Економіка.– 2010.– Вип. 4. – С. 236–243.

19. *Шульга А.М., Смехова Н.Г.* Себестоимость железнодорожных перевозок: Учебник для ВУЗов ж.-д.-трансп. – М.: Транспорт, 1985. – 279 с.

20. Экономика железнодорожного транспорта: Учебник для вузов / И.В. Белов., В.Г. Галабурда, В.Ф. Данилин и др.; Под ред. И.В. Белова. – М.: Транспорт, 1989. – 351 с.

Стаття надійшла до редакції 5.07.2012.

КНИЖКОВИЙ СВІТ



СУЧАСНА ЕКОНОМІЧНА ТА ЮРИДИЧНА ОСВІТА
ПРЕСТИЖНИЙ ВИЩИЙ НАВЧАЛЬНИЙ ЗАКЛАД
НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ УПРАВЛІННЯ

Україна, 01011, м. Київ, вул. Панаса Мирного, 26
E-mail: book@nam.kiev.ua
тел./факс 288-94-98, 280-80-56



Сучасні проблеми розвитку національної економіки і шляхи їх розв'язання: Колективна наукова монографія / За наук. ред. д.е.н., проф. М.М. Єрмошенка. – К.: Національна академія управління, 2008. – 452 с. Ціна без доставки – 50 грн.

У монографії розглядаються теоретичні і практичні проблеми розвитку економіки України, пропонуються шляхи їх розв'язання з метою зростання її конкурентоспроможності та ефективності.

Буде корисною для аспірантів, викладачів вищих навчальних закладів, практичних працівників.