

УДК 336.64:656.2

О. А. Кравченко,
к. э. н., доцент, профессор кафедры финансов и кредита,
Государственного экономико-технологического университета транспорта, г. Киев

ТРАНСФОРМАЦІЯ ФІНАНСОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАЇНИ

О. О. Kravchenko,
Ph.D. in Economics, Associate Professor, Professor of the Department of Finance and Credit,
State Economic and Technological University of Transport, Kyiv

TRANSFORMATION OF RAIL FINANCE IN UKRAINE

В статье рассмотрены характерные особенности финансов железнодорожного транспорта Украины и показано, что особенности их организации связаны со спецификой производственного процесса в отрасли и определяются двумя группами факторов: общесистемными (характерными для всех видов транспорта, не зависимо от производственного процесса) и специфическими (характерными исключительно для железнодорожного транспорта). Обоснована необходимость выделения трёх составляющие денежных отношений, связанных с движением финансовых ресурсов в отрасли (частноправовой, государственно-правовой и смешанной), что определяется постепенным разделением железнодорожного транспорта на три сектора (монопольный, конкурентный и потенциально конкурентный). Показано, что основным «двигателем» трансформаций в сфере финансов железнодорожного транспорта Украины являются изменения во внешней и внутренней институциональной среде отрасли и обоснована необходимость их учёта при управлении финансовой деятельностью для предотвращения возникновения кризисных ситуаций.

The article describes the characteristics of rail finance in Ukraine and shows that the features of their organization related to the specific manufacturing process in the industry and are determined by two groups of factors: system-wide (typical for all types of transport, regardless of the production process) and specific (characteristic only for the rail transport). Is substantiated the necessity of distinguishing three components of monetary relations, involving the movement of financial resources in the industry (private law, public law and mixed), which is determined the gradual separation of rail transport on three sectors (single, competitive and potentially competitive). Is shown that the main "engine" of transformations in rail finance of Ukraine are changes in foreign and domestic institutional environment of the industry and is substantiated the need to include them in the financial management for the prevention of crisis situations.

Ключевые слова: финансы, трансформация, институциональная среда, железнодорожный транспорт, реформирование.

Keywords: finance, transformation, institutional environment, rail, reforming.

Постановка проблемы в общем виде и её связь с важными научными или практическими заданиями. Транспорт является одной из основных инфраструктурных отраслей экономики Украины, которая обеспечивает её внутренние и внешние транспортно-экономические связи и удовлетворяет производственные и непроизводственные потребности национальной экономики и населения в перевозках, способствует более быстрому развитию производительных сил общества, межрегиональных связей и вовлечению в процесс общественного воспроизводства ресурсов всех регионов страны. Транспорт связывает факторы производства в сложную сеть взаимоотношений между производителями и потребителями. Его оптимальная структура и эффективная работа являются необходимым условием функционирования экономики в целом, её стабилизации, роста, развития внешнеэкономических связей, повышения уровня жизни населения.

В условиях реформирования железнодорожного транспорта особое значение получает управление финансами отрасли, поскольку нехватка доступных финансовых ресурсов может стать причиной ухудшения не только её финансовых результатов, но и негативно повлиять на возможность осуществления грузовых и пассажирских перевозок в необходимых объёмах и с требуемым качеством, что отразится на всей национальной экономике.

Анализ последних исследований и публикаций. Проблеме совершенствования управления финансами железнодорожного транспорта посвящены публикации ведущих исследователей транспортной отрасли, среди которых необходимо отметить Н.И. Богомолу, В.Л. Диканя, Н.М. Колесникову, Б.М. Лапидуса, Л.А. Мазо, М.В. Макаренко, Н.П. Терешину, М.Ф. Трихункова, Ю.М. Цветова и др. [1–6].

Существующие публикации в основном посвящены проблемам управления финансово-экономической деятельностью железнодорожного транспорта, формирования и рационального использования финансовых ресурсов, повышению инвестиционной активности в отрасли и др. Однако в условиях реформирования железнодорожного транспорта, развития транспортного рынка происходят изменения и в содержании отраслевых финансов, формируются новые формы денежных отношений. Трансформации, происходящие в финансах отрасли, остаются не исследованными, что значительно осложняет возможность эффективного управления ними и делает практически невозможным разработку реально выполнимых финансовых планов и прогнозов, поскольку неучёт происходящих изменений искажает не только будущее, но и понимание текущих и складывающихся тенденций на железнодорожном транспорте Украины. Поэтому изучение трансформаций в сфере финансов отрасли является актуальным для повышения эффективности управления ними.

Цели статьи. Целью данной статьи является исследование происходящих трансформаций в сфере финансов железнодорожного транспорта Украины, происходящих в результате реформирования отрасли

Изложение основного материала. Железнодорожный транспорт как отрасль материального производства имеет особенности производственного процесса и методов хозяйственного управления, которые определяют специфику организации его финансов. Под финансами железнодорожного транспорта будем понимать совокупность экономических отношений, жестко регламентированных государством и связанных с формированием, распределением, перераспределением и использованием централизованных и децентрализованных фондов денежных средств (доходов и доходных поступлений) в процессе функционирования железнодорожного транспорта.

Финансы железнодорожного транспорта являются частью государственных финансов Украины, которая включает финансы отдельных предприятий (железных дорог и их дирекций), промышленных и ремонтно-строительных предприятий (структурных подразделений), финансы организаций, проектных,

снабженческих, транспортно-экспедиторских учреждений и финансы бюджетных учреждений.

Как экономическая категория, финансы железнодорожного транспорта связаны с движением стоимости в денежной форме, созданием и использованием денежных фондов, с денежными отношениями, возникающими во время организации и осуществления основной и вспомогательной деятельности предприятий железнодорожного транспорта. Сущность финансов отрасли проявляется в их функциях. Необходимо отметить, что экономическое содержание функций финансов в значительной степени определяется спецификой транспортного производства железнодорожного транспорта, а именно (а) организацией финансирования текущих затрат, связанных с перевозками, и капитальных вложений в поддержание и увеличение перевозочных возможностей и пропускной способности железных дорог, которая базируется на сохранении единого управления эксплуатацией и развитием магистральной железнодорожной сети; (б) формированием основных финансовых ресурсов отрасли – доходов от перевозок – на уровне железных дорог, которые являются основными предприятиями транспортного производства в отрасли.

В научной литературе существуют различные подходы к определению перечня функций финансов. Однако для железнодорожного транспорта Украины представляется целесообразным выделение следующих функций отрасли:

1) воспроизводительной, которая проявляется в обеспечении непрерывного кругооборота капитала в процессе осуществления перевозочной деятельности. При этом финансы, обеспечивая все стадии воспроизводства, способствуют росту собственного капитала и доходов отрасли путём формирования доходов и прибыли, создания денежных фондов и накоплений, то есть системного обеспечения денежными средствами транспортного производства;

2) распределительной, реализация которой обеспечивает распределение и использование доходов и финансовых фондов для удовлетворения существующих потребностей отдельных предприятий, их структурных подразделений и отрасли в целом в развитии, материального стимулирования работников, формирования доходов разных уровней и др. Распределительная функция проявляется в формировании состава и структуры расходов на производство и реализацию транспортной продукции, валовой и чистой прибыли, фонда оплаты труда и других фондов и обеспечивает централизацию финансовых ресурсов в органах управления железнодорожным транспортом и их справедливое перераспределение между предприятиями отрасли, а также между транспортом и государственным и местными бюджетами;

3) контрольной, содержание которой состоит в контроле за эффективностью использования финансовых ресурсов железнодорожного транспорта, который обеспечивается за счёт анализа показателей результативности и финансового состояния как отдельных предприятий (дорог) и их структурных подразделений, так и отрасли в целом. Контрольная функция реализуется за счёт поиска внутренних резервов производства для снижения себестоимости перевозок и других видов транспортной продукции, создания таких условий организации и оплаты труда, которые будут стимулировать рост производительности труда, снижение эксплуатационных расходов, рост прибыли и рентабельности.

Особенности организации финансов железнодорожного транспорта также связаны, прежде всего, со спецификой его производственного процесса и определяются факторами, которые можно разделить на две группы: общесистемными, характерными для всех видов транспорта, не зависимо от особенностей производственного процесса, и специфическими, характерными исключительно для железнодорожного транспорта.

Общесистемные особенности. Основной особенностью транспорта является его специфическая роль в экономике: транспорт является её неотъемлемым звеном, которым завершается процесс производства продукции в процессе обращения, то есть от остальных отраслей он отличается тем, что является «продолжением процесса производства в пределах процесса обращения и для процесса обращения...» [7, с. 171]. Транспорт обеспечивает экономические взаимосвязи между различными отраслями и непрерывность процессов производства и обращения продукции, с помощью транспортной инфраструктуры перемещается то, что было произведено и будет потреблено в национальной экономике. Таким образом, структура и объёмы грузовых потоков, их распределение по территории страны, по направлениям и по сезонам, а также связанных с ними денежных потоков, определяются не отраслью или самими транспортными предприятиями, а предприятиями и организациями, которым принадлежат грузы. Это также справедливо и для перевозок пассажиров и их багажа. В то же время уровень развития транспорта оказывает влияние на скорость обращения продукции, её сохранность и конечную стоимость.

Продукция транспорта представляет собой транспортные услуги по перемещению (перевозке) грузов и пассажиров и не является новым продуктом, который может быть отделен от процесса производства и участвовать в хозяйственном обороте в материально-вещественной форме как товар. Транспортная продукция выступает в виде полезного эффекта от работы транспорта, который можно потребить только во время производственного процесса и не существует как отличный от этого процесса предмет потребления [7, с. 64]. Поэтому продукция транспорта измеряется обычно натуральными показателями, характеризующими конечный экономический эффект и отражающими количество перевезенных грузов или пассажиров на определенное расстояние.

Специфика продукции транспорта находит свое отражение в формировании его стоимости. Если в других отраслях материального производства предмет труда имеет материально-вещественную форму, которая в процессе производства под воздействием средств труда и труда работников изменяет свою форму, свойства, качества, то средства труда и труд работников транспорта направлены лишь на изменение местоположения пассажира или принятого к перевозке груза. Себестоимость транспортной продукции определяется в виде эксплуатационных расходов и включает расходы на оплату труда и социальное страхование производственного персонала, занятого в перевозочном процессе, а также работников, занятых в эксплуатационной деятельности, расходов на материалы, которые будут использоваться в процессе производства, топливо и энергию для осуществления транспортной работы, амортизацию основных средств и другие расходы. Изменение стоимости продукции в процессе её перемещения происходит только за счёт издержек, связанных с затратами живого труда транспортных работников, эксплуатационных материалов и стоимости средств производства, которые, в свою очередь, прямо пропорционально зависят от объёма и дальности перевозки. Стоимость перевозимого товара на транспортный процесс и транспортные издержки оказывает лишь косвенное воздействие.

Специфические особенности. Процесс производства железнодорожного транспорта – грузовые и пассажирские перевозки – совершаются в пределах Украины по единому расписанию и графику движения поездов, централизованно планируемым нормативам и нормам эксплуатационной работы сети в целом, отдельных дорог, а внутри дорог – их дирекций и линейных предприятий. Это позволяет осуществлять процесс производства непрерывно в течение суток; технической единицей движения является поезд, в движении которого реализуется работа всех хозяйств отрасли. Эффективность перевозок зависит от слаженности и взаимодействия между дорогами, а также отдельными хозяйствами внутри дорог.

Осуществление перевозок по единому расписанию предполагает весьма высокую степень централизации управления процессом производства на железнодорожном транспорте. Дороги в хозяйственном отношении являются самостоятельными, обособленными подразделениями, которые работают как звенья единой сети дорог и выполняют как нормы плана формирования и расписания движения поездов, так и оперативно регулировочные команды центрального аппарата управления процессом перевозок.

Отдельный акт производства при перевозках пассажиров и грузов в прямом сообщении не заканчивается в границах отдельной дороги, поэтому существует необходимость определения объёма перевозочной работы каждой дороги и соответствующей доли доходов. Доходы от перевозок пассажиров и грузов концентрируются в «Укразлизище» на централизованном распределительном счете и перераспределяются между дорогами, берущими участие в перевозках, с учетом доли выполненных работ и предоставленных услуг в едином перевозочном процессе.

Особенности производственного процесса определяют и управление основными средствами, которое имеет два аспекта. Первый аспект: часть объектов основных средств, закреплённых за отдельным структурным подразделением, в процессе движения поездов переходят в границы других предприятий. Второй аспект: часть объектов основных средств, числящаяся на балансе одного предприятия, хотя и не переходит к другим, но её использование зависит от интенсивности грузовых и пассажирских потоков и работы подвижного состава.

Выделенные особенности организации транспортного производства и организации финансово-экономической деятельности железнодорожного транспорта привели к формированию специфической формулы кругооборота капитала в отрасли (рис. 1) за счёт (а) исключения из неё готового продукта в виде товара в вещественной форме, (б) учёта совпадения во времени акта производства и потребления продукции и (в) отсутствия сырья в составе средств производства.

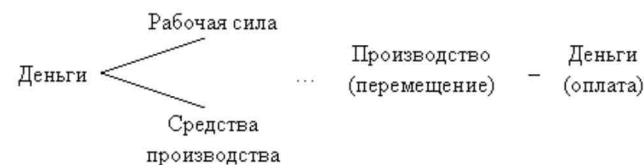


Рис. 1. Кругооборот капитала железнодорожного транспорта
 Источник: [8, с. 56]

До недавнего времени железнодорожный транспорт Украины рассматривался исключительно как природная монополия [2,3, 5, 6, 8 и др.]. Это и определяло содержание финансов отрасли как планово-организационных экономических отношений, связанных с производством транспортной продукции и её реализацией, распределением и использованием фондов денежных средств, накопленных и ресурсов. При этом роль финансов железнодорожного транспорта ограничивалась обеспечением наиболее полного выявления и мобилизации ресурсов на каждом предприятии и отрасли в целом.

Такой подход в современных экономических условиях не является правильным, так как железнодорожный транспорт Украины имеет в своей структуре как природномонопольные секторы (инфраструктура транспорта), так и секторы, которые по своей технологической сути и экономическому содержанию могут функционировать как конкурентный сектор (формирование конкурентного рынка перевозчиков пассажиров и грузов). В современных условиях идет процесс активного формирования конкурентной среды в сфере эксплуатационной деятельности, что соответствует требованиям пакета директив ЕС по железнодорожному транспорту. При этом предполагается, что инфраструктура железнодорожного транспорта останется природной монополией, управление которой будет основываться на государственном управлении.

Тогда в финансах железнодорожного транспорта Украины на современном этапе следует выделять три составляющие денежных отношений, связанных с движением финансовых ресурсов в (1) частноправовой, (2) государственно-правовой и (3) смешанной форме. Такое разделение денежных отношений в отрасли будет происходить на основе выделения трёх секторов: монопольного, конкурентного и потенциально конкурентного (рис. 2).



Рис. 2. Составляющие финансов железнодорожного транспорта Украины

Формирование денежных отношений в частноправовой форме может осуществляться в основном в сфере грузовых перевозок, ремонта подвижного состава, содержания социальной сферы, строительства и ремонта объектов инфраструктуры, а также проведения научно-исследовательских, исследовательско-конструкторских работ. Выделение конкурентного сектора железнодорожного транспорта уже происходит в сфере грузовых перевозок (создание сети экспедиторских компаний, занятых внутренними и международными железнодорожными грузовыми перевозками). В других сферах этот процесс осуществляется очень медленно вследствие как отсутствия необходимой нормативно-правовой базы, так и низкой инвестиционной привлекательности вложений в создание современной ремонтной базы отрасли, модернизацию объектов инфраструктуры, развитие сети научно-исследовательских институтов и конструкторских бюро, занимающихся проблемами железнодорожного транспорта.

Как было отмечено ранее, планируется сохранение инфраструктуры железнодорожного транспорта в государственной собственности, поэтому денежные отношения в государственно-правовой форме будут формироваться в сфере её эксплуатации, то есть в процессе содержания и эксплуатации инфраструктуры, предоставление услуг локомотивной тяги, услуг вокзального комплекса. При этом денежные отношения в государственно-правовой форме будут иметь следующие особенности: (1) они связаны с образованием, распределением и использованием фондов денежных средств для обеспечения перевозочного процесса на железнодорожном транспорте; (2) основой их формирования являются регулируемые государством тарифы за пользование инфраструктурой отрасли для обеспечения равного доступа грузоотправителей к ней; (3) они осуществляются только между структурными подразделениями и отдельными предприятиями отрасли в виде компенсации эксплуатационных расходов на поддержание пропускной способности и перевозочных возможностей инфраструктуры на требуемом уровне.

Особенности пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, которые предполагают осуществление покрытия части расходов на их осуществление и развитие путём прямых дотаций из средств государственного бюджета или перекрёстного субсидирования за счёт грузовых перевозок, определяют смешанную форму денежных отношений, возникающих в процессе их реализации: государственно-правовая (преимущественная) плюс частноправовая форма. При этом представляется невозможным её сохранение в государственно-правовой форме или превращение исключительно в частноправовую. Это можно объяснить тем, что, с одной стороны, чрезмерно высокая себестоимость пассажирских перевозок, низкая платёжеспособность населения Украины, большое количество льготных категорий пассажиров, отсутствие своевременной и полной компенсации затрат, связанных с выполненными перевозками, делает практически невозможным их перевод на самоокупаемость, что препятствует притоку частного капитала в развитие пассажирских железнодорожных перевозок. С другой стороны, принятая Концепция Государственной программы реформирования железнодорожного транспорта в соответствии с директивами ЕС предусматривает создание частных пассажирских компаний на 3-м этапе реформирования при обеспечении возможности рыночного регулирования тарифов на пассажирские перевозки или внедрении действенного механизма компенсации затрат на их осуществление, что предполагает развитие частноправовой формы финансов отрасли.

Необходимость трансформации форм финансов железнодорожного транспорта стала также следствием изменений, происходящих в его внешней и внутренней институциональной среде.

В экономической науке институциональная среда рассматривается как совокупность основополагающих политических, социальных, юридических и экономических правил, определяющих рамки человеческого поведения и образуют базис для производства, обмена и распределения. Под институциональной средой железнодорожного транспорта будем понимать чёткий упорядоченный набор правил, определяющих условия функционирования и развития отрасли.

Исследователи железнодорожного транспорта (Ю.М. Цветов, М.В. Макаренко и др.) отмечают, что отрасль, как общесистемная специализированная структура монопольного типа, требует обязательного государственного регулирования и соответствующих организационных форм управления на основе общегосударственных нормативных актов, положений, кодексов и законов [9, с. 24–25]. Это должно способствовать повышению эффективности управления железнодорожным транспортом, разработке институциональных механизмов и договоренностей для учета целостного и комплексного подхода к его планированию, государственной поддержке магистрального направления его развития, а также обеспечения потребности населения всех слоёв населения в перевозках.

Однако существующая система государственного управления финансово-экономической деятельностью в сфере железнодорожного транспорта является сложной, с дублированием функций на всех уровнях управления, результатом чего являются чрезвычайно расходные методы хозяйствования, что привело к возникновению системных проблем, которые крайне негативно сказываются на финансовых показателях функционирования отрасли, прежде всего, на её платёжеспособности и финансовой устойчивости и представляют реальную угрозу национальной безопасности государства. В тоже время, государственное управление и регулирование железнодорожного транспорта нельзя рассматривать только как негативное явление, так как оно «обеспечивает стабильные объёмы перевозок даже в кризисных условиях...» [10, с. 22].

Внутренняя институциональная среда отрасли характеризуется несовершенством организационной структуры и системы управления, в том числе и финансами. Как отмечает М.В. Макаренко, существующая система управления отраслью, которая включает три уровня управления (структурное подразделение, дорогу, отрасль), имеющие зачастую собственные цели, отличные от целей других уровней управления, не обеспечивает решение двух противоположных задач [11, с.

369]:

1) увеличение устойчивости железнодорожного транспорта как сложной производственно-экономической системы к внешним и внутренним возмущениям за счёт уменьшения энтропии системы;

2) обеспечение своевременной и адекватной реакции на разнообразные изменения, возникающие в процессе осуществления операционной, финансовой и инвестиционной деятельности.

Такая система управления в условиях нестационарной среды не может обеспечить реализацию целей существования отрасли и повысить её конкурентоспособность.

Также следует выделить следующие особенности структуры управления железнодорожным транспортом, препятствующие повышению эффективности его функционирования [по 1–6, 8–11 и др.]: а) совмещение функций государственного и хозяйственного управления железнодорожным транспортом общего пользования; б) отсутствие единого юридически оформленного железнодорожного комплекса: каждая из 6 железнодорожных администраций выполняет все 10 основные виды деятельности на своей территории с общим балансом затрат, что препятствует более эффективному управлению финансовыми потоками.

Выводы. На основе проведенного исследования трансформаций, происходящих в сфере финансов железнодорожного транспорта, были выделены следующие их направления:

1) изменения, связанные с необходимостью уточнения содержания и роли финансов в управлении производственной и финансово-экономической деятельности отрасли с учётом основных направлений её реформирования;

2) изменения содержания денежных отношений железнодорожного транспорта вследствие развития транспортного рынка и появления частных компаний, занимающихся грузовыми и, в перспективе, пассажирскими перевозками.

Основным фактором, который обуславливает изменения, происходящие в сфере финансов отрасли, являются коренные изменения во внешней и внутренней институциональной среде железнодорожного транспорта Украины, поэтому для недопущения возникновения кризисных ситуаций процесс реформирования отрасли должен быть целенаправленным, систематическим и предсказуемым. Это позволит разрабатывать своевременные воздействия для обеспечения эффективного управления финансовой деятельностью железнодорожного транспорта.

Литература.

1. Богомолова Н.І. Фінансова стратегія розвитку залізничного транспорту: сутність та особливості формування / Н.І. Богомолова // Ефективна економіка. – 2012. – № 1. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/index.php?operation=1&iid=881>.
2. Дикань В.Л. Реформирование железнодорожного транспорта (стратегия преобразований в системе управления отраслью) / В.Л. Дикань, Д.І. Бойко // «Бизнес-інформ». – 2000. – № 11–12. – С. 48–50.
3. Колесникова Н.М. Адаптивно-гармонізаційний механізм ціноутворення на залізничному транспорті: формування, функціонування та розвиток: [монографія] / Н.М. Колесникова. – К.: КУЕТТ, 2006. – 564 с.
4. Лapidус Б.М. Основные направления экономических исследований на железнодорожном транспорте в условиях его кардинального реформирования / Б.М. Лapidус, И.С. Беседин, Л.А. Мазо // Вестник ВНИИЖТ. – 2004. – № 3. – С. 3–13.
5. Макаренко М.В. Проблеми та основні напрямки реформування залізничного транспорту України / М.В. Макаренко, Ю.М. Цветов та ін. – К.: КУЕТТ, 2007. – 222 с.
6. Экономика железнодорожного транспорта / Н.П. Терёшина, В.Г. Галабурда, М.Ф. Трихунков и др.; Под ред. Н.П. Терёшиной, Б.М. Лapidуса, М.Ф. Трихункова. – М.: УМЦ ЖДТ, 2006. – 802 с.
7. Маркс К. Сочинения / К. Маркс, Ф. Энгельс: в 50 т. Т. 24: Капитал. – [2-е изд.]. – М.: Политиздат, – 1960. – 444 с.
8. Макаренко М.В. Основи управління фінансами залізничного транспорту / М.В. Макаренко, Н.М. Колесникова, Н.І. Богомолова, О.О. Кравченко та ін.; За ред. Макаренка М.В. – К.: ДЕТУТ, 2011. – 342 с.
9. Трансформація економіки та транспорт України / Ю.М. Цветов, М.В. Макаренко, М.Ю. Цветов, О.В. Левченко та ін. – К.: ДЕТУТ, 2012. – 180 с.
10. Сирийчик Т. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / Т. Сирийчик, А. Фургалієвський, Ч. Клімкевич, М. Камола та ін.; За ред. М. Свенціцької. – К.: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.
11. Макаренко М.В. Основи управління економічними процесами на залізничному транспорті України: [монографія] / М.В. Макаренко – К.: КУЕТТ, 2006. – 232 с.

References.

1. Bohomolova, N.I. (2012), "The financial strategy of railway transport development: the nature and features of formation", *Efektivna ekonomika*, [Online], vol. 1, available at: <http://www.economy.nayka.com.ua> (Accessed 24 Aug 2013).
2. Dykan', V.L. and Boyko, D.I. (2000), "Railway transport reforming (transformation strategy in the system of the industry management)", *«Biznes-inform»*, vol. 11-12, pp. 48-50.
3. Kolesnikova, N.M. (2006), *Adaptyvno-harmonizatsiyniy mekhanizm tsinoutvorennia na zaliznychnomu transporti: formuvannya, funktsionuvannya ta rozvytok* [Adaptive-harmonization pricing mechanism on the railway transport: formation, operation and development], KUETT, Kyiv, Ukraine.
4. Lapidus, B.M., Besedin, I.S. and Mazo, L.A. (2004), "The main directions of economic research on railway transport in conditions of its fundamental reforming", *Vestnik VNIIZHT*, vol. 3, pp. 3–13.
5. Makarenko, M.V. and Tsvyvetov, Yu.M. (2007), *Problemy ta osnovni napryamky reformuvannya zaliznychnoho transportu Ukrainy* [Problems and main directions of Ukrainian railway transport reforming], KUETT, Kyiv, Ukraine.
6. Tereshyna, N.P. Galaburda, V.H. and Trikhunkov, M.F. (2006), *Ekonomika zheleznodorozhnogo transporta* [Railroad Economics], UMTS ZHDT, Moskva, Russia.
7. Marks, K. and Engels F. (1960), *Sochineniya* [Essay], v. 24, 2nd ed, Politizdat, Moskva, USSR.
8. Makarenko, M.V., Kolesnykova, N.M., Bohomolova, N.I., Kravchenko, O.O. (2011), *Osnovy upravlinnya finansamy zaliznychnoho transportu* [Fundamentals of financial management of railway transport], DETUT, Kyiv, Ukraine.
9. Makarenko, M.V., Tsvyvetov, Yu.M., Tsvyvetov, M.Yu. and Levchenko, O.V. (2012), *Transformatsiya ekonomiky ta transport Ukrainy* [Transformation of the economy and transport of Ukraine], DETUT, Kyiv, Ukraine.
10. Siriychik, T., Furhal's'ki, A., Klimkevich, C. and Kamola M. (2010) *Transportna polityka Ukrainy ta її nablizhennya do norm Yevropeys'koho Soyuzu* [Transport policy of Ukraine and its convergence with European Union norms], analytical-doradchohy tsentr Blakitnoyi strichki, Kyiv, Ukraine.
11. Makarenko, M.V. (2006) *Osnovy upravlinnya ekonomichnyimi protsesamy na zaliznychnomu transporti Ukrainy* [Fundamentals of economic management on railway transport of Ukraine], KUETT, p. 232

Стаття надійшла до редакції 16.07.2014 р.



ТОВ "ДКС Центр"