

УДК 338.47:339.92(477)

С.В. Ильченко

**МЕХАНИЗМ ПОСТРОЕНИЯ
ЭФФЕКТИВНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТРАНСПОРТНО-
ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ В УКРАИНЕ**

В статье систематизирован и проанализирован опыт международного сообщества в отношении форм и средств построения железнодорожных транспортно-технологических систем. Исследован рынок ж/д перевозок в Украине, его законодательно-правовая база, состояние ж/д инфраструктуры и системы построения отношений в вопросах организации управления отраслью. Предложены механизмы формирования качественно новой ж/д национальной ТТС.

Ключевые слова: транспортно-технологическая система, ж/д транспорт, ценообразование на ж/д.

У статті систематизовано та проаналізовано досвід міжнародної спільноти щодо форм та засобів побудови залізничних транспортно-технологічних систем. Досліджено ринок залізничних перевезень в Україні, його законодавчо-правова база, стан залізничної інфраструктури та системи побудови відносин у питаннях організації управління галуззю. Запропоновані механізми формування якісно нової залізничної національної ТТС.

Ключові слова: транспортно-технологічна система, залізничний транспорт, ціноутворення на залізницях.

In article experience of the international community concerning forms and construction tools of railway transport-technological systems is systematised and analysed. The market of railway transportations in Ukraine, its legislatively base, a condition

© Ильченко С.В., 2012

of a railway infrastructure and system of construction of relations in questions of the organisation of management is investigated by branch. Framework of formation qualitatively new railway national TTS are offered.

Keywords: transport-technological system, railway transport, pricing on the railway.

Постановка проблемы. Формирование функциональных и качественных транспортных коммуникаций составляет не просто задачу локального уровня, а является стратегическим приоритетом любого государства. Обеспечение должного уровня работы элементов, составляющих транспортно-технологическую систему, напрямую зависит от наличия приемлемых условий – экономических, институциональных, законодательно-правовых, политических, учитывая наличие в Украине огромного транспортно-транзитного потенциала. На рис. 1 и 2 представлены показатели работы транспортного комплекса в отношении количества перевезенных грузов и пассажиров, в отношении грузов преимущественное положение занимают железные дороги, однако, в отношении пассажирских перевозок явна картина утраты своих позиций за последние годы, когда пассажиропоток постепенно перетекает в сторону автомобильных перевозок. И проблема заключается не столько в критическом росте автомобилизации всех слоев населения, сколько недостаточно выверенной стратегии развития именно ж/д транспорта, как более экологичного, социально-значимого и экономически выгодного для государства и его граждан.

Важно обратить внимание на то, что из 22 тыс. км ж/д сетей в Украине, только 45% из них электрифицированы, при этом по объемам грузовых перевозок ж/д занимают четвертое место на Европейском континенте, уступая только Китаю, России и Индии, а грузонапряженность (годовой объем перевозок на 1 км) в 3-5 раз превышает соответствующий показатель ведущих европейских стран.

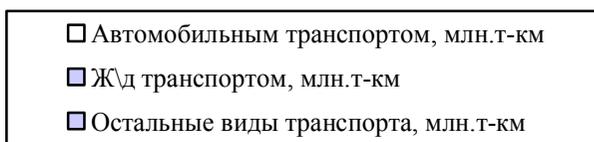
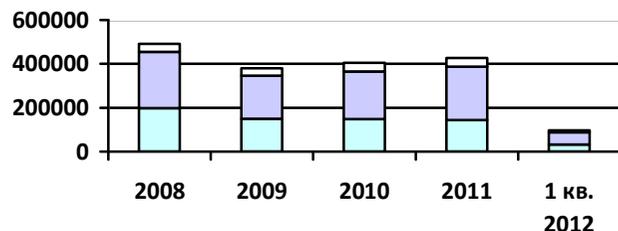


Рис. 1. Показатели грузооборота по видам транспорта в Украине

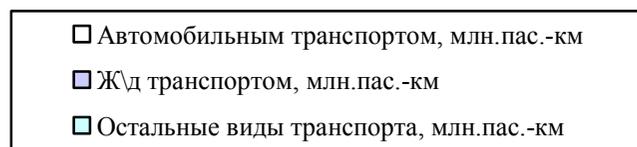
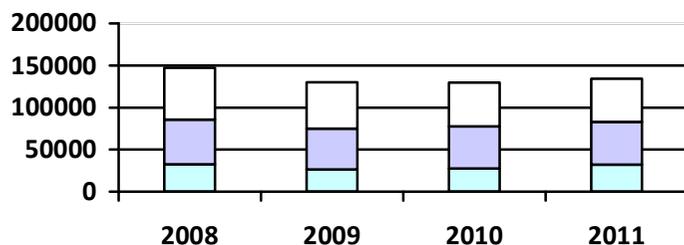


Рис. 2. Показатели пассажирооборота в Украине по видам транспорта в Украине

Обзор последних исследований и публикаций. Исследованию теоретических и практических проблем построения эффективного ж/д транспорта в контексте развития всего транспортного комплекса Украины посвящены научные труды ведущих украинских ученых: М.И. Данько [2], Г.Д. Ейтутис [3], Л.М. Гаевская [4], А.М. Котлубай [5], А.М. Кривопишин [6], Т.С. Мельник [7], М.И. Мищенко [8], О.В. Пилипенко [9], О.В. Христофор [7], которые в своих исследованиях обосновывают различные подходы к выбору механизмов построения ТТС. Однако с учетом происходящих за последний год глобальных трансформаций в отрасли, и принимая во внимание международный опыт таких реформ, в том числе и негативный, необходимы инструменты, которые дадут возможность адаптировать имеющиеся подходы и сформировать новые, чтобы результаты проводимых реформ были максимально приближены, а при наиболее оптимистичном развитии событий, соответствовали обозначенным и ожидаемым.

Задачи исследования. Целью статьи является обоснование выбора наиболее адекватного и целесообразного для национального транспортного комплекса механизма построения ж/д ТТС.

Основной материал исследования. Закон Украины [10] и Приказ [11] определяют железнодорожный транспорт как производственно-технологический комплекс организаций и предприятий ж/д транспорта общего пользования, предназначенные для обеспечения потребностей общественного производства и населения страны в перевозках во внутреннем и внешнем сообщении, и предоставлении других транспортных услуг всем потребителям без ограничений по признакам формы собственности и видам деятельности. Являясь, с одной стороны, составным элементом единой транспортной системы страны, а с другой, элементом международных коммуникационных коридоров, подход к формированию эффективной работы ж/д комплекса необходимо выстраивать с учетом этих особенностей. В современных условиях интенсификации интеграционных процессов, отсутствие

механизмов построения адекватной этим условиям транспортной системы, создает определенные трудности для полномасштабного использования всего имеющегося в Украине потенциала. Выдвигаемые международным сообществом достаточно жесткие требования к национальным коммуникациям не оставляют времени на затягивание процессов их реализации. Представленная ЕС Транспортная стратегия-2050 [12] предполагает объединение всех европейских транспортно-коммуникационных сетей в единую эффективную, экологичную и безопасную систему, однако для осуществления таких амбициозных планов необходимы совершенно новые подходы на государственном уровне. Остро стоит вопрос не только трансформации внутри ж/д комплекса, но и в его взаимодействии со смежными подотраслями. В этой ситуации имеет смысл рассматривать не отдельные элементы системы, а оформленные в единый производственный комплекс целостные транспортно-технологические системы (ТТС) – так называемые системы взаимосвязанных технологий и организации перевозки грузов с минимальными совокупными затратами от отправителя к получателю при участии одного или нескольких видов транспорта, который действует на основе соглашений (договоров) между отправителями, перевозчиками и получателями грузов, заключаемые для каждой конкретной ТТС, и определяющие технологические, организационные и коммерческо-правовые условия их функционирования. Совокупность таких ТТС формирует оптимальную единую транспортную систему страны, повышает эффективность и качество работы всех видов транспорта на основе их кооперации и тесного сотрудничества [5].

Инициированные и проводимые «Укрзалізницею» преобразования в отрасли обеспечат их выход на общий рынок транспортных услуг в качестве равноправного игрока, оперирующего в единых для предприятий всех форм собственности рыночных условиях. Несмотря на то, что государственные ж/д предприятия будут реорганизованы в ПАО с единым акционером в лице государства, именно наличие качественно новой ор-

ганизационно-правовой формы даст возможность открытия рынка ж/д грузовых перевозок и перевозок пассажиров на конкурентной основе, и использование всех рыночных механизмов, предлагаемых им – финансово-экономических, инвестиционных, социальных, инновационных.

Для оценки качества проводимых структурных и регуляторных реформ по формированию конкурентоспособной рыночной экономики в стране и сравнения полученных результатов с первоначально предполагаемыми, Европейский Банк реконструкции и развития предложил использовать определенные критерии, т.н. индикаторы, проводить систематическое инспектирование данных для корректировки экономических и политических процессов, происходящих не только в исследуемом секторе – телекоммуникационном, ж/д, автодорожном, энергетическом, секторе водоснабжения и др., но и в целом по стране. Оценку предполагается проводить по трем основным индикаторам:

- тарифная реформа, т.е. построение структуры тарифов с учетом возможности покрытия расходов и эффективного распределения полученных средств;
- структурные преобразования, т.е. трансформация организационно-правовой формы при наличии ограниченного государственного финансирования и, в качестве крайней формы, проведение приватизации;
- регуляторные и институциональные реформы, т.е. формирование независимого регуляторного органа с соответствующими полномочиями, определение формальной институциональной структуры и пр.

Каждый из агрегированных индикаторов может принимать значения от 1 (отсутствие в стране рыночно-ориентированных реформ) до 4,3 (полная имплементация регуляторных механизмов рыночной экономики).

Анализируя сложившуюся в Украине ситуацию с учетом такого подхода, очевидно, что практическая реализация много лет декларируемых инициатив по построению свободного и равноправного рынка ж/д транспортных услуг в стране начата, безусловным подтверждением чего является Закон Украины [13] и внесенные изменения в соответствующие законодательные акты [10, 11]. Развитие в этом направлении представляется важным шагом к адаптации украинского ж/д комплекса к стандартам ЕС, подписание Украиной Конвенции [14] и определение европейских приоритетов развития на долгосрочной основе. При этом главными вопросами, влияющими на развитие ж/д транспорта и требующими решения, остаются:

- управление инфраструктурой;
- гарантии недискриминационных условий доступа к ж/д сетям;
- либерализация ж/д грузовых перевозок;
- лицензирование ж/д предприятий и пр.

Производственную базу ж/д транспорта составляют объекты инфраструктуры и подвижной состав. В данный момент в Украине рынок ж/д грузовых перевозок является закрытым, и пока не прописаны механизмы разделения операционной деятельности от инфраструктуры, содействия выхода на рынок новых частных операторов или допуск конкуренции на рынке, что составляет основу рынка транспортных услуг любого цивилизованного государства. Принятое Кабинетом Министров Украины Постановление [15] на период 2012-2015 гг. определило следующие этапы реформирования:

- реорганизация ж/д сектора;
- разработка автоматизированных систем сигнализации на ж/д транспорте;
- создание региональных центров управления движением;
- создание вертикально-интегрированной системы регулирования сектора.

Помимо декларативного определения задач существует острая потребность в построении работающего механизма их реализации. Трансформация в ПАО государственных ж/д – только начальный, стартовый этап последующей огромной работы, затрагивающей все сферы – экономическую, социальную, законодательную, инвестиционную, инновационную, информационную работы, связанной с построением Стратегии развития ж/д транспорта при условии обязательного определения механизмов реализации поставленных задач на каждом конкретном направлении, ограниченном временными рамками, источников и способов их финансирования, ответственных лиц и ожидаемых результатов реализации обозначенных шагов.

Открытым остается вопрос разделения функций оперирования и владения, в представленном Законе [13] все имущество в виде инфраструктуры и подвижного состава передается вновь образованному АО, очевидна необходимость экономического обоснования целесообразности их разделения, что может быть оформлено по-разному. Например, Россия пошла по пути создания дочерних, т.н. грузовых компаний (Первой и второй) с передачей им подвижного состава, и решила вопрос отделения пассажирских перевозок от грузовых, создав Федеральную пассажирскую компанию, также дочернее предприятие ОАО «РЖД». Осуществление преобразований ж/д на европейском континенте в отношении разделений функций обусловлено нормами основных европейских директив в отношении ж/д транспорта, в первую очередь, 91/440/ЕС от 29.07.1991 г., 2001/13/ЕС от 26.02.2001 г., 2001/14/ЕС от 26.02.2001 г. На бельгийском рынке ж/д перевозок (первое место в мире по плотности ж/д) крупнейшим оператором является Национальное общество ж/д Бельгии, лишь с 2002 г. появился первый частный поезд и первая независимая ж/д компания начала предоставлять грузовые услуги. Во Франции государство устанавливает требования к состоянию и основным характеристикам сети железных дорог, администрация RFF (Réseau Ferré de France), являясь собственником инфраструктуры, отвечает за планирование, фи-

нансирование и реализацию инвестиций на сети национальных железных дорог, а также за ее эксплуатацию и ремонт, определяет цели, принципы использования и содержания объектов инфраструктуры; взаимодействует со службами управления движением поездов и его распределения по сети. Национальное общество железных дорог Франции (SNCF) по доверенности RFF организует эксплуатационную работу на сети железных дорог. В соответствии с определенными совместно с RFF принципами и целями оно разрабатывает график движения поездов и контролирует его исполнение; осуществляет осмотр, текущее содержание, плановые и аварийные ремонты объектов инфраструктуры (пути, искусственных сооружений, зданий, платформ и иных постоянных устройств). RFF оплачивает SNCF выполнение этих услуг в рамках контракта, заключаемого в соответствии с законом. SNCF может также играть для RFF роль распорядителя работ. В Польше в итоге коммерциализации государственного предприятия “Польские государственные железные дороги” была основана государственная железнодорожная компания *Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna – PKP SA*. Единственным акционером компании является государственная казна Республики Польша в виде Министерства Инфраструктуры. Главная цель – отделение перевозочной деятельности железных дорог от функций управления железнодорожной инфраструктурой. PKP – это группа, в которой материнская компания владеет акциями дочерних компаний, одиннадцать крупнейших железнодорожных компаний объединены в концерн PKP SA для консолидации финансовых результатов, у PKP SA доминирующее положение, операторские общества обслуживают рынок пассажирских, грузовых перевозок и осуществляют управление инфраструктурой. Дальше всего процесс отделения перевозочной деятельности от инфраструктурной зашел в Великобритании и Швеции. В Швеции в собственности государства находятся шесть главных линий, государственные железные дороги (SJ) разделены на две компании. Одна из них ведает вопросами развития и содержания инфраструктуры (BV), другая

(SJ) занимается собственно эксплуатацией. Обе компании остаются в государственной собственности, но работают на коммерческой основе. BV несет ответственность за управление инфраструктурой и текущее содержание ее объектов, а также за реконструкцию и модернизацию сети за счет государственных дотаций. BV предоставляет инфраструктуру в пользование эксплуатационным предприятиям, в том числе SJ, за определенную плату. Этих доходов недостаточно для возмещения всех затрат по содержанию инфраструктуры. SJ покрывает лишь около 26 % общих расходов на инфраструктуру. Шведская модель реформы железных дорог основывается на двух принципах: коммерциализации деятельности государственных железных дорог и возможности выхода на рынок транспортных услуг новых предприятий (то есть создание элементов конкуренции). Опыт Великобритании всеми экспертами оценен как провальный.

Указ [16] в отношении адаптации транспортного законодательства Украины к законодательству ЕС, где среди прочего указывается и Директива 91/440/ЕС, определяет приоритет, который пока не реализован, создания ж/д предприятия, управляющего инфраструктурой и устанавливающего плату за ее использование, Несмотря на выбор европейского пути развития, все же стоит обратить внимание, что в мире существуют и другие системы построения взаимоотношений государства с частным бизнесом, например, в США, Японии, Канаде, где структура управления ж/д не пошла по пути разделения функций управления инфраструктурой и перевозочным процессом, а выделила пассажирские перевозки в отдельную компанию Amtrak. В то же самое время, сформировав несколько вертикально-интегрированных компаний, сочетающих взаимосвязь инфраструктуры и эксплуатации, и владеющих и инфраструктурой, и подвижным составом. Был решен вопрос прекращения практики перекрестного субсидирования убыточных пассажирских перевозок за счет рентабельных грузовых, параллельно компанией был разработан механизм финансового оздоровления, предполагающий выход на безубыточное функциониро-

вание. Греция и Люксембург ограничились разделением финансовой отчетности между подразделениями одной компании, отвечающими за пассажирские перевозки и инфраструктуру.

Анализ реформирования железнодорожной отрасли за рубежом показывает, что отделение инфраструктуры от перевозочной деятельности не привело к каким-либо очевидным позитивным результатам. Большинство экспертов связывают это с тем, что железнодорожный транспорт имеет важнейшее отличие от других видов транспорта – железнодорожная инфраструктура и перевозки гораздо более тесно связаны, нежели в автомобильном, воздушном или морском транспорте.

В последние годы проведено множество эконометрических исследований для оценки величины «экономии масштаба» в рамках единого инфраструктурно-перевозочного комплекса. Исследование, проведенное в 2004 г. по грузовым железнодорожным перевозкам в США, доказало, что эффективность снизится на 20-40 % при условии, если перевозки будут отделены от инфраструктуры, и дополнительное снижение эффективности перевозок будет оценено порядка 70 %, если произойдет организационное разделение. В европейских исследованиях делается вывод о том, что даже если свобода доступа желательна, проблема отделения инфраструктуры от перевозочной деятельности наиболее спорная.

Оценивая проводимую в Украине реформу на основе перечисленных выше индикаторов, важно выделить и вопросы, связанные с проведением тарифной политики. Существующая пока в Украине система построена на предоставлении «Укрзалізницею» (УЗ) обоснования уровня цен Министерству инфраструктуры, принимающему окончательное решение, т.е. УЗ не в состоянии изменять рыночные цены, а конкретный транспорт может работать либо себе в убыток, либо со сверхприбылью. Кроме того, т.к. существует лишь один поставщик грузовых ж/д перевозок – УЗ, клиенты не имеют возможности выбора лучшего предложения «цены-качества» и влияния на предложенную цену перевозки.



Рис. 3. Эффективность ж/д компаний, возврат на капитал, %

Очевидна необходимость разработки прозрачной и понятной системы формирования тарифов, поскольку существующая таковой не является [17, 18]. На дифференциацию тарифов в Украине, согласно [19] оказывают влияние следующие факторы:

- объем перевозки и/или переработки грузов;
- расстояние перевозки;
- объем одновременной отправки и/или переработки грузов;
- вид подвижного состава.

Анализ опыта большинства развитых стран показал, что при построении тарифов стоит учитывать следующие параметры:

- категорию маршрута (железные дороги делятся на категории по определенным характеристикам; например, в Германии – это ограничение скорости, грузовой, пассажирский или смешанный тип движения, во Франции – плотность движения);

– тип перевозки (зависит от необходимой скорости перевозки и учитывает существующую конкуренцию за доступ к инфраструктуре; например, в Германии выделяется 4 типа перевозки – экспресс, стандартный, порожний, фидерный – от которых зависит соответствующий коэффициент, применяемый к тарифу, от 0,5 до 1,65);

– фактор загрузки (дополнительные сборы за использование наиболее загруженных (высокоинтенсивных) участков сети (например, в Германии Deutsche Bahn ежегодно публикует список наиболее загруженных участков сети, стоимость проезда по которым увеличивается на 20 %);

– весовой параметр (в целом определяется весом брутто поезда, например, плата за тонну брутто веса, доплата за вес выше определенного значения и др.);

– другие параметры (могут учитывать сезонность, время суток, наличие того или иного оборудования на пути следования, использование тупиковых веток и др.)

Конечная стоимость услуги транспортировки для грузоотправителей должна формироваться на основе тарифа за использование инфраструктуры, а также тарифов за услуги локомотивов и вагонов.

Выводы. Реформа на ж/д требует комплекса мер – организационно-экономических, законодательно-правовых. Помимо смены структуры управления, необходимы рычаги формирования конкурентной среды для того, чтобы и новые структуры не «обрастали» старыми проблемами. Необходимо решение вопроса с разделением функций владения и оперирования, с учетом рекомендаций, предлагаемых выше. На сегодняшнем этапе развития ж/д очень остро стоит вопрос новых тарифных «правил игры». Используемый в Украине унифицированный затратный подход к построению тарифов обеспечивает уровень доходов, способный покрывать издержки, связанные с транспортировкой, эксплуатацией, обновлением активов и расширением деятельности, однако рост конкуренции со стороны автомобильного транспорта создает перспективу спада

такой возможности. Игнорирование принципа комплексности при проведении структурных преобразований создаст картину псевдореформирования при отсутствии ожидаемых всеми сторонами процесса результатов. Вопрос построения качественно иного подхода к формированию ж/д тарифов на основе рыночного закона спроса и предложения, отсутствия дискриминации, выбора модели построения либо на уровне маржинальных затрат с учетом государственного субсидирования, либо с учетом полного покрытия издержек, либо комплексного (фиксированного+переменного, построенного на уровне предельных издержек, + тарифа за негативное влияние на окружающую среду) при условии понятного, открытого и равноправного доступа к этому процессу обеспечит максимальную отдачу от проводимых на ж/д транспорте реформ.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Держкомстат України. Статистична інформація. [Електронний ресурс]. Режим доступу до документа: <http://www.ukrstat.gov.ua>
2. Данько М.І. Формування вимог до технології взаємодії залізничних адміністрацій і власників рухомого складу / Данько М.І. Ломотько Д.В., Запара В.М. [та ін.] // Зб. наук. пр. Укр. держ. академії залізн. тр. – 2011. – № 124. – С. 5-11.
3. Повышение эффективности основной деятельности железных дорог Украины за счет использования аутсорсинга [Текст] / Г.Д. Эйтулис, Д.Г. Эйтулис // Залізничний транспорт України. – 2006. – № 6. – С. 44-45.
4. Гаевская Л.М. Влияние государства на решение проблем развития железнодорожного транспорта Украины / Л.М.Гаевская // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. – К.: КМУЦА. – 1998. – № 2. – С. 69-77.

5. Kotlubay A. *The development of transportation and technological systems in Ukraine: the conceptual framework* / A. Kotlubay // *Economic innovations*. – 2011. – № 46. – С. 9-22.
6. Региональная политика железных дорог Украины в период их реформирования [Текст] / А.М. Кривописин, Г.Д. Эйтулис // *Залізничний транспорт України*. – 2007. – № 1. – С. 44-46.
7. Мельник Т.С. Роль стратегічного планування у забезпеченні конкурентоспроможного положення організації залізничної галузі на ринку [Текст] / Т.С. Мельник, О.В. Христофор // *Вагонний парк*. – 2007. – № 9. – С. 15-19.
8. Міщенко М.І. Проблеми обґрунтування витрат колійної інфраструктури в умовах реформування галузі / М.І.Міщенко // *Стратегії розвитку транспортного комплексу України: виклики та можливості: II всеукр. наук.-практ. конф., 19-20 квіт.2012 р.: Тези доп.* – Одеса, 2012. – С. 30-31.
9. Піліпенко О.В. Концептуальні підходи до вдосконалення управління підприємством залізничної галузі / О.В. Піліпенко // *Стратегії розвитку транспортного комплексу України: виклики та можливості: II всеукр. наук.-практ. конф., 19-20 квіт.2012 р.: Тези доп.* – Одеса, 2012. – С. 151.
10. Про залізничний транспорт: за станом на 04.07.1996 р. [Закон України № 273/96- ВР] / Верховна Рада України. – Офіц. вид. – К.: Відомості ВР, 1996. – № 40. – Ст. 183.
11. Про затвердження Рекомендацій щодо вживання термінів та визначень з безпеки руху поїздів: за станом на 03.06.2004 р. [Наказ МТЗУ № 464] / МТіЗ України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до документа: <http://ukraine.uapravo.net/data/akt748/page1.htm>

12. *White Paper Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system* / COM/2011/0144 final. [Електронний ресурс]. – Режим доступу к документу: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52011DC0144:EN:NOT>
13. Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування: за станом на 23.02.2012 р. Закон України № 4442- VI / Верховна Рада України. – Офіц. вид. – К.: Урядовий кур'єр, 2012. – № 66.
14. Про приєднання України до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ): за станом на 05.06.2003. Закон України № 943- IV / Верховна Рада України. – Офіц. вид. – К.: Урядовий кур'єр, 2003. – № 124.
15. Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 рр.: за станом на 16.12.2009. Постанова ВР України № 1390 / Верховна Рада України. – Офіц. вид. – К.: Урядовий кур'єр, 2010. – № 2.
16. Про затвердження Рекомендацій "Зasad адаптації транспортного законодавства України до законодавства Європейського Союзу": за станом на 18.02.2006. Наказ МТтаЗУ № 153 / Мін. Транспорт та зв'язку України. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу к документу: <http://law.ua.info/bdata2/ukr2105/index.htm>
17. Про затвердження Тарифів на перевезення пасажирів, багажу і вантажобагажу залізничним транспортом у внутрішньому сполученні: за станом на 19.03.2012 р. Наказ МІУ № 170 / Мін. інфраструктури України. – Офіц. вид. – Офіційний вісник України, 2012. – № 23. – Ст. 901. – С. 188.

18. Про затвердження Тарифів на перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом у міжнародному сполученні Схід-Захід: за станом на 12.09.2011 р. [Наказ МІУ № 321] / Мін. інфраструктури України. – Офіц. вид. – Офіційний вісник України, 2011. – № 72. – Ст. 2725. – С. 84.
19. Про затвердження Методичних рекомендацій щодо формування тарифів на перевезення вантажів та інші послуги, що надаються ВАТ "Київ-Дніпровське МППЗТ": за станом на 30.11.2007. [Наказ МТтаЗУ № 1094] / Мін. Транспорту та зв'язку України. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу к документу: <http://zakon.nau.ua/doc/?code=v1094650-07>.

Стаття надійшла до редакції 26.07.2012

Рецензент – доктор економічних наук, професор, заступник директора з наукової роботи, завідувач відділу ринку транспортних послуг Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України **О.М. Котлубай**.

Рецензент – кандидат економічних наук, старший науковий співробітник відділу ринку транспортних послуг Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України **В.Г. Кухарчик**.