

УДК 338.51:656.2

А. В. САДЮК, научный сотрудник, Государственный экономико-технологический университет транспорта, г. Киев, Украина

ЭВОЛЮЦИЯ ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ НА УСЛУГИ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

Рассмотрены актуальные проблемы и сущность систем ценообразования для предприятий железнодорожного транспорта на территории Украины. Приведены результаты исследований составляющих различных систем ценообразования в современной системе ценообразования и выявлены ее недостатки, которые сдерживают развитие конкуренции железнодорожного транспорта.

При любой модели реформирования предприятий железнодорожного транспорта необходимо, чтобы функционирование было эффективно. Одной из ключевых характеристик, которая влияет на эффективность функционирования транспортного предприятия, является система ценообразования. В связи с этим возникла потребность исследования вопроса изменения системы ценообразования на предприятиях железнодорожного транспорта за продолжительный период времени. Это позволит выявить наличие или отсутствие определенных признаков и особенностей в современной системе ценообразования, а также основные направления, по которым она требует изменения в потенциально конкурентных секторах деятельности предприятий железнодорожного транспорта.

Вопрос ценообразования на железнодорожном транспорте неразрывно связан с учеными и практиками, которые формировали это направление в истории функционирования железнодорожного транспорта: Белинский Л. фон, Галабурда В. Г., Экуорт В., Крейнин А. В., Еловой И. А., Мазо Л. А., Хусаинов Ф. И., Сакс Е., Субботин А. П., Токарский Н. Д., Ульрих Ф. и др., в том числе такие известные ученые, исследования которых связаны с украинскими железными дорогами: Витте С. Ю., Загорский К. Я., Колесникова Н. М., Макаренко М. В., Пихно Д. И., Чебанова Н. В., Чорный В. В., Сыч Е. М., Ильчук В. П., Богомолова Н. И. и др.

Однако на сегодня не достаточно проведенных исследований относительно изменения систем ценообразования на услуги предприятий железнодорожного транспорта. Учитывая нынешнюю активную фазу реформирования железнодорожных предприятий в Украине, представляется актуальным такое исследование, которое позволит по-иному взглянуть на существующую систему ценообразования предприятий железнодорожного транспорта.

Целью настоящей статьи является исследование изменения систем ценообразования на предприятиях железнодорожного транспорта Украины.

Понятие «эволюция» имеет много значений в зависимости от сферы, в которой оно применяется. Значение эволюции связано с латинским словом «*evolutio*», что переводится как «развертывание» либо «развитие» чего-либо. По отношению к ценообразованию под эволюцией ценообразования предприятий железнодорожного транспорта будем понимать изменения системы ценообразования предприятий железнодорожного транспорта.

Эволюция научной мысли по вопросам ценообразования на железнодорожном транспорте связана с началом и процессом функционирования железнодорожного транспорта на территории Украины. С учетом того, что железнодорожная сеть страны в начальный период её формирования входила в состав двух различных транспортных систем: Австро-Венгерской и Российской, то это сказалось на формировании тарифной системы в начальном периоде как двух систем, а в последствии – единой советской в рамках МПС СССР.

Первоначально уместно рассмотреть, как классифицировали системы ценообразования на железнодорожном транспорте ученые XIX века в целом. Необходимо отметить, что тарифы являются видом цен. По определению Загорского К. Я., тариф – это плата за провоз, т. е., цена за услугу железной дороги за перемещение пассажиров и грузов. В классическом варианте, в определении Витте С. Ю., железнодорожные тарифы – прејскуранты на услуги, предоставляемые железными дорогами [1]. По классификации Загорского К. Я. [2], существуют следующие системы тарифов, основанные:

- на собственных расходах железных дорог (в дальнейшем – система 1-го типа);
- ценности грузов (в дальнейшем – система 2-го типа);
- принципах, отвечающих охранительно-покровительственным задачам железнодорожной тарификации.

К системе тарифов 1-го типа относится так называемая «натуральная» система тарифов, которая получила широкое распространение в Германии, начиная с 60-х годов XIX в. и называлась *Wagen-Raum-Tarifsystem* [2]. Впервые она была применена в Нассау (Германия) в 1867 г. на государственных железных дорогах.

Более широкое применение данная система приобрела в Эльзасе и Лотарингии в 1870 г. (поэтому довольно часто ее называют «эльзас-лотарингским» тарифом). Величина тарифа не зависела от наименования товара (груза), который перевозился, а зависела только от количественных характеристик товара: объема, веса, плотности и расстояния перевозки. То есть тариф формировался как пошлина.

К факторам, от которых должны были зависеть тарифы, отнесены: скорость перевозки (малая и большая), величина отправки груза (штучная, попудная, повагонная, полувагонная), тип подвижного состава (закрытые и открытые вагоны) [2]. Главным преимуществом этой системы являлись простота формирования тарифа, яс-

ность и содействие эффективности использования подвижного состава.

В период 70-х г. XIX в. в Баварии и Вюртембурге была попытка внедрить смешанную систему тарифного построения, которая смогла вобрать в себя преимущества «натуральной» системы и дифференциации по ценности для грузов от системы 2-го типа. Анализируя преимущества и недостатки данной системы, можно отметить следующее: ее применение теоретически целесообразно в тех сферах народного хозяйства, которые подпадают под широкое действие конкуренции; применение такой же системы в сферах, где нет широкого влияния конкуренции является нецелесообразным, поскольку отсутствует воздействие «внешней руки» рынка.

В итоге применение системы 1-го типа в областях, где отсутствует конкуренция, не способствует соблюдению принципа эффективности. Главным недостатком данной системы считалась невозможность правильно определить издержки железнодорожного транспорта, хотя и существовало много способов определения калькуляции затрат на перевозку грузов и отсутствие приспособления и индивидуализации тарифов в зависимости от платежеспособности различных категорий грузовладельцев, что делает невозможным массовые перевозки и снижает эффективность железнодорожного транспорта. Использование в качестве составного принципа, учитывающего зависимость тарифа от веса, объема и собственных расходов, дало положительный результат. Следует отметить, что в исследовании специалистов Всемирного банка отмечается, что система тарификации, основанная на затратном принципе, является нецелесообразной на современном этапе развития экономики.

Системы тарифов второго типа, построенные с учетом ценности грузов, получили свое развитие и применение еще задолго до создания железных дороги возникновения принципов тарифного дела. Такая система исторически применялась на транспорте при перевозке по грунтовым дорогам, рекам и каналам; была использована в Австрии и на железных дорогах Украины, входивших в сеть Австро-Венгрии. В качестве экономического основания применялся принцип, базирующийся на ценности, который был получен по результатам исследований математика Фрэнка Рамсея [5] (впервые – на железных дорогах Англии). Тарифы были основаны на принципах фрахта. В зависимости от запросов и потребностей различных предприятий железные дороги начали снижать для различных видов грузов свои тарифы, то есть дифференцировать их. Первой страной, которая применила в широких пределах дифференцированные тарифы была Бельгия, которая, начиная с 1860-х годов, на своих железных дорогах применяла 4 общих тарифных класса по дифференцированным схемам. Такая политика железнодорожных предприятий стала толчком для развития их как нового вида транспорта.

Таким образом, учитывался один из главных принципов данного вида системы тарифов: прибыль отправителя должна превышать тариф, уплачиваемый за отправку его товара (другими словами, «платежная способность» грузовладельца). Главная особенность этой системы – за счет приспособленности тарифов к платежной способности различных грузов достигать более широкого развития железнодорожных перевозок и наибольшего дохода от них.

При этом с развитием железнодорожных перевозок недостатком оставалось то, что, поскольку сеть железных дорог увеличивалась, тарифы становились более сложными, запутанными, неустойчивыми. Нужно отметить, что стоимость транспортных услуг зависит от степени многообразия условий производства, торговли, потребления перевозимых предметов, по различным районам и отдельным пунктам. А от стоимости транспортных услуг в свою очередь зависит цена груза в пункте его потребления. Сама же стоимость транспортной услуги может основываться: на собственных затратах транспортных предприятий; разнице цен на грузы в пунктах отправления и назначения; стоимости самих грузов; спросе и предложении транспортных услуг; платежной способности и т. п.

В системе тарификации второго типа имеется возможность устанавливать тарифы с учетом тарифов на других видах транспорта (гушевого, водного, иностранных железных дорог), то есть речь идет об учете разных видов конкуренции. Одно из требований этой системы в том, что транспортный тариф должен быть таким, чтобы при наименьших затратах достигался наибольший уровень доходов для железных дорог.

Следует отметить, что, по определению Витте С. Ю., система тарификации второго типа имела название «историческая» [1], была наиболее выдержанной и последовательной и наиболее полно соответствовала закону спроса и предложения. Система тарификации, которая построена на принципах, отвечающих охранительно-покровительственным задачам железнодорожной тарификации, принадлежит к последнему виду системы тарифов. К этой системе следует стремиться любому железнодорожному предприятию в том смысле, что результаты, которые достигаются за счет тарифообразования, должны совпадать с задачами экономической и социальной политики государства и удовлетворять потребности народа и государства. При этом отмечается, что не может служить основанием для построения тарифов: «государственно-экономическая ценность» транспортированных товаров, «общее хозяйственное значение» предметов, использование тарифов в качестве ограждающих или поддерживающих определенные отрасли народного хозяйства средств. Допустимым признается применение специальных льготных и специальных пониженных тарифов, если этого у железных дорог есть финансовые возможности.

Отдельно следует отметить так называемые «рефакционные» (от фр. *refaction* – скидка) тарифы. Рефакционными обычно называли тарифы, которые применялись для перевозки значительного количества грузов и которые содержали скидку по отношению к общим и специальным тарифам. По сути рефакционные тарифы были оптовыми ценами, именно этим объяснялся их пониженный уровень по отношению к другим тарифам. Широко применялись в Америке, Англии, Австро-Венгрии и России.

Среди формальных требований, которым должны соответствовать железнодорожные тарифы, выделяют: простоту, публичность, устойчивость, единообразие для любого потребителя. Также следует отметить, что исторически классификация систем тарификации почти полностью сопоставима с классификацией в современных работах. Так, у Д. Дж. Бауэрсокса и Д. Дж. Клосса

системы тарификации делятся: на ценообразование по себестоимости транспортных услуг, ценообразование по стоимости транспортных услуг (по ценности) и комбинированную стратегию ценообразования или затратные методы ценообразования, рыночные методы ценообразования и эконометрические методы ценообразования, и т. д.

Теперь непосредственно можно рассмотреть, какие системы ценообразования применялись на железнодорожных предприятиях, находившихся на территории современной Украины, где из 36 крупных железных дорог Австро-Венгрии находились: Галицкая железная дорога имени Карла Людвиг, Львовско-Черновицкая-Ясская, Днестрянская, Первая венгерско-галицкая, железная дорога Эрцгерцога Альбрехта, Буковинская локальная железная дорога. Начало функционирования железных дорог на территории Украины связано с открытием 15 ноября 1861 г. первого отрезка до Львова железнодорожной линии в Галиции, которая относилась к Галицкой железной дороге имени Карла Людвиг. Относительно ценообразования на железных дорогах Австро-Венгрии известный экономист XIX века Загорский К. Я. в своей книге «Обзор железнодорожных тарифов Франции, Германии, Австро-Венгрии сравнительно с тарифами русских железных дорог» отмечает, что в целом тарифная система австро-венгерских железных дорог была очень неоднородной «в основах тарифной системы и в руководящих принципах самого назначения тарифных ставок». При этом Загорский отмечает, что в системности и обоснованности тарифы Австро-Венгрии значительно уступают тарифным системам того времени Франции и Германии, и указывает, что одинаковая структура тарифов применялась одновременно на австрийских, венгерских и боснийско-герцеговинских железных дорогах. Система тарифов состояла из следующих классов: класс I (нормальный), класс II, вагонные классы А, В и С, класс специальных тарифов (1 – хлебный, 2 – дерево, 3 – удобрения и материалы искусственного производства: земля, камни, руда и др., 4 – громоздкие предметы).

Систему тарифов, которая применялась на австро-венгерских железных дорогах, определяют как такую, в которой признаки натуральной системы сказались гораздо слабее, чем в немецких тарифах, и в целом характеризуют эту систему как построенную на принципах тарификации по ценности грузов. Исходя из самой характеристики, это скорее смешанная система тарификации, которая имела признаки системы как 1-го, так и 2-го типа. Все системы тарификации того времени (Австро-Венгрия, Франция, Германия, Царская Россия) основывались на двух главных принципах: потребительская ценность железнодорожной перевозки для заинтересованного лица и собственные расходы железных дорог. При этом особо подчеркивалось, что абсолютным принципом права на железных дорогах был принцип «равенства отношения железных дорог ко всем ее клиентам».

Традиционно начало функционирования железных дорог в Царской России связывают с 1837 г., когда было открыто движение по железной дороге общественного пользования Санкт-Петербург – Царское Село. В конце XIX в. железнодорожные общества России имели возможность самостоятельно устанавливать тарифы на

перевозки по своим дорогам. Сначала провозная плата включала в себя 3 составляющие: 1) плату за пользование рельсовыми путями и их принадлежностями (в современное время – инфраструктурная составляющая); 2) плату за пользование подвижным составом, на котором выполняется перевозка (вагоны) и которым обеспечивается тяга (паровозы); 3) плату за перевозки (использование железнодорожной инфраструктуры (пути, искусственных сооружений)). Подобная структура тарифа была обусловлена следующим: при строительстве первых железных дорог предусматривалось, что владение рельсовым путем не будет объединено с перевозочной операцией. По аналогии рельсовых путей с каналами и простыми дорогами (для гужевого транспорта) первые железнодорожные концессии исходили из предположения, что рельсовый путь будет доступен частным отправителям грузов и транспортным компаниям.

Первоначально на железнодорожном транспорте использовалась «натуральная» система, перешедшая с гужевого транспорта, но по мере развития железнодорожных перевозок произошел переход преимущественно к «исторической» системе. Однако строгой системы тарифов в то время не существовало: они определялись на договорной основе. Принцип, согласно которому в основе тарифа должна лежать цена перевозимого груза, называется «*ad valorem*», а тарифы, построенные на основе цены (платежеспособности), – адвалорным. При этом активно применялись рефакционные тарифы. Они, как правило, не публиковались и устанавливались для отдельных грузоотправителей на основе двустороннего договора. В договоре обычно указывались условия предоставления тарифных льгот в обмен на предъявление к перевозке повышенного, в сравнении с другими периодами, объема грузов.

Система железнодорожных тарифов в России 1840–1880 гг. развивалась в русле общемировых тенденций. Большую роль в становлении железнодорожных тарифов разработал и внедрил С. Ю. Витте, который в 1883 г. в Киеве издал отдельную книгу под названием «Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов». Указанная книга выдержала три издания.

В действующей на тот момент системе основой для строения тарифа были цена груза в пункте производства и потребления, спрос на перевозки и транспортная составляющая в цене груза.

Следует также отметить, что в 1901 и 1923 гг. за авторством К. Я. Загорского вышла книга «Теория железнодорожных тарифов», которая стала одной из важнейших работ в области ценообразования на железнодорожном транспорте. Так, в ней К. Я. Загорский отмечает: «Сущность тарификации по ценности заключается в том, чтобы путем возможного лучшего приспособления тарифных ставок к платежеспособности перевозимых грузов достичь наибольшего чистого дохода». Под его руководством была создана тарифная система 1922 г., которой была присуща дифференциация по родам грузов и категориям грузоотправителей. Она просуществовала до 60-х годов XX в., а в 1967 и 1974 годах в два этапа была введена двухставочная система тарифов. С этого времени тарифы начали складываться из двух составляющих. Первая составляющая возмещала расходы за начально-конечные операции (в расчете на 1 т), а вторая – за движущие (в расчете на 1 т·км нетто).

Разработала такую тарифную реформу группа ученых ВНИИЖТа под руководством А. В. Крейнина. При двухставочной системе построения тарифов перевозки за 1 тонну груза можно выразить формулой

$$T = a + bL,$$

где T – тариф (провозная плата), руб.·т); a – ставка за начально-конечные операции (в расчете на 1 т груза); b – ставка за движенческую операцию (в расчете на 1 т·км); L – расстояние перевозки, км.

Поделив левую и правую части этой формулы на расстояние перевозки L , можно определить тарифную ставку за 1 т·км. Такая система просуществовала до конца 1999 г. С 1 января 2000 г. был введен в действие сборник тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом Украины, который был разработан на основе прејскуранта 10-01 «Тарифы на грузовые железнодорожные перевозки. Тарифное руководство № 1 Министерства путей сообщения СССР». Следует отметить, что в основу тарифной системы сборника тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом Украины 2000 г., так же, как и ранее действующего прејскуранта, положена двухставочная модель тарифных схем по начально-конечным и операциям движения, разработанная под руководством А. В. Крейнина.

Следует отметить, что несмотря на жесткое государственное регулирование ценообразования на железнодорожные перевозки, постановлением Кабинета Министров Украины от 28.06.1997 г. № 605 «О мерах по улучшению деятельности железных дорог Украины в 1997 г.» Министерству транспорта по согласованию с Министерством экономики разрешалось устанавливать тарифные классы грузов в зависимости от транспортной составляющей в цене продукции, утверждать с учетом тарифных классов коэффициенты к тарифам существующего на тот момент прејскуранта. Это позволило учитывать разницу «между ценой груза в пункте назначения (цена спроса) и ценой груза в пункте отправления (цена предложения). По сути в существующую систему добавлялись элементы, характерные для системы, которая учитывает ценность груза, а именно стоимость грузов и долю транспортной составляющей по цене перевозимой продукции.

В сборнике тарифов 2000 г. использованы 27 тарифных схем и сохранена дифференциация грузов по классам, а также в зависимости от расстояния перевозки, вида отправки (вагонная, контейнерная, мелкая), типа вагона (универсальный, специализированный или изо-термический, цистерна, транспортер или сцепы из вагонов), массы отправки, вида сообщения, скорости перевозки, габарита груза и т. д. В п. 26 раздела 1 данного сборника тарифов включен перечень видов перевозок, работ и услуг, которые выполняются железнодорожным транспортом по свободным тарифам (на основании отдельных договоров).

С 1 мая 2009 г. был введен в действие новый сборник тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом Украины, в который позднее вносились изменения и дополнения. Основой для принятия нового сборника была необходимость адаптации отечественных железнодорожных тарифов к требованиям директив ЕС в сфере железнодорожного транспорта с целью повышения конкурентоспособности железнодорожного

транспорта на рынке грузовых перевозок, содействия развитию грузо-образующих отраслей, экономическому росту в стране. Новый сборник рассматривает структуру себестоимости перевозки груза и базовый грузовой тариф из двух частей: платы за начально-конечные операции и платы за операцию передвижения. Каждая из частей базового грузового тарифа содержит инфраструктурную (с учетом локомотивной тяги) и вагонную составляющие, соответственно плату за эксплуатацию инфраструктуры (с учетом локомотивной тяги) и вагонов.

На сегодня в основе построения тарифов положены принципы, изложенные в концепции структуры расчета экономически обоснованных тарифов на перевозки грузов железнодорожным транспортом и методики их расчета, а также концепции структуры расчета экономически обоснованных тарифов на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом и методики их расчета, которыми предусмотрено следующее:

- базовый уровень тарифов определяется на основе расчетной себестоимости перевозок грузов и пассажиров на сети железных дорог;

- по структуре построения тариф включается: плату за начально-конечные операции (с выделением инфраструктурной, локомотивной и вагонной составляющих); за движенческую операцию (также с обособлением указанных составляющих) для грузовых перевозок; для пассажирских – билетную (с выделением инфраструктурной, локомотивной и мотор-вагонной составляющих) и плацкартную части (с выделением инфраструктурной, локомотивной, мотор-вагонной и вагонной составляющих) для пассажирских перевозок;

- каждая составляющая тарифа содержит две обособленные части: 1) себестоимость перевозки, которая приходится на каждую составляющую по каждой операции перевозочного процесса; 2) часть прибыли, приходящаяся на каждую составляющую по каждой операции перевозочного процесса.

В вводной части концепции указывается, что целью принятия является финансовое разграничение инфраструктуры и сферы эксплуатации, создание экономической основы для развития конкуренции в сфере эксплуатации. Кроме того, логика построения тарифов обусловлена необходимостью обеспечения недискриминационного доступа частных операторов к железнодорожной инфраструктуре и создания экономической основы для дерегулирования платы за услуги, предоставляемые в потенциально конкурентных секторах.

Следует отметить, что на сегодня услуги локомотивной тяги предоставляются исключительно железными дорогами. Такие услуги, как уже отмечалось, не выделяются для вхождения на этот рынок новых игроков и вообще отсутствуют с точки зрения нормативного определения, то есть не специфицированы.

При применении тарифов на перевозку грузов и пассажиров железнодорожным транспортом в пределах Украины уровень доходов от обычной деятельности и от пассажирских железнодорожных перевозок во внутреннем сообщении является не достаточным для возмещения текущих расходов железных дорог, не хватает средств на осуществление капитальных инвестиций, необходимых для обеспечения инвестиционных программ в прогнозируемом (плановом) периоде. В такой ситуации и в условиях, когда меняются правила установ-

ления тарифов, не зависящих от хозяйственной деятельности железных дорог, это является достаточным основанием для изменения уровня тарифов согласно соответствующему порядку пересмотра грузовых и пассажирских тарифов. При этом происходит пересмотр всего тарифа. В соответствии с такими условиями предусмотрен механизм, по которому величина изменения тарифов должна быть выше индекса цен производителей промышленной продукции. Такие индексы определяются в соответствии с прогнозными макропоказателями экономического и социального развития Украины (утверждаются ежегодно постановлением Кабинета Министров Украины). Он не может превышать рассчитанного индекса изменения уровня тарифов. Учитывая, что индекс изменения уровня тарифов рассчитывается непосредственно железными дорогами, то при его определении возможно наличие проблемы «асимметрии информации».

Выделение составляющих в тарифах, с одной стороны, является основой для дерегулирования платы за услуги, предоставляемые в потенциально конкурентных секторах, а с другой – регулирование ценообразования субъектов естественных монополий и смежных рынков без дерегуляции не позволяет менять эти компоненты при изменении конъюнктуры рынка, а также применять динамическое ценообразование при перевозке пассажиров железнодорожным транспортом Украины.

Выводы.

1 Эволюция ценообразования на услуги предприятий железнодорожного транспорта на территории Украины свидетельствует о том, что система формирования тарифов, которая применяется в настоящее время, относится к смешанному типу. Это связано с тем, что тарифы строятся на принципе учета затрат предприятий железнодорожного транспорта. При этом применяются элементы, характерные для системы, которая определяет ценность груза с учетом стоимости грузов и доли

транспортной составляющей в цене перевозимой продукции.

2 Государственное регулирование на тарифы в целом при работе в потенциально конкурентных секторах транспортной деятельности железнодорожных предприятий является преградой для развития конкуренции. Это, в свою очередь, приводит к сдерживанию дальнейшего развития железнодорожного транспорта в целом.

3 В условиях проведения реформирования железных дорог Украины необходимо учитывать особенности экономической среды, в которой проводятся преобразования, подготовленность этой среды к ожидаемым изменениям.

4 На железнодорожном транспорте важно не только выполнять учет технологико-экономических особенностей, связанных с выделением естественных монополий как особых объектов государственного регулирования и контроля со стороны государственных органов, но и учитывать поведение существующих и потенциальных участников рынка транспортных услуг.

Список литературы

1 **Витте, С. Ю.** Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов / С. Ю. Витте. – СПб. : Типография общества Брокгауз – Ефрон, 1910. – 272 с.

2 **Загорский, К. Я.** Теория железнодорожных тарифов. Задачи управления, принцип построения и применения, формы и виды тарифов / К. Я. Загорский. – СПб. : Типография В. Киришбаума, 1901. – 325 с.

3 **Колесникова, Н. М.** Теорія адаптивно-гармонізаційного механізму ціноутворення на залізничному транспорті : [монографія] / Н. М. Колесникова. – К. : КУЕТТ, 2007. – 349 с.

4 *Railway reform: Toolkit for Improving Rail Sector Performance / The Int. Bank for Reconstruction and Development The World Bank, 2011 [Electronic resource]. – Mode of access : http://www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/railways_toolkit/index.html. – Date of access : 20.11.2015.*

Получено 05.04.2016

A. W. Sadyuc. Evolution of pricing on business services Railway Transport of Ukraine.

The paper presents the essence of pricing systems for railway transport enterprises located within the territory of Ukraine. Availability of components from different pricing systems in contemporary pricing system is explored with simultaneous revelation of drawbacks inherent in the pricing system constraining development of the competition in railway transport.