

ліна, Н.С. Ілляшенко, Г.О. Комарницька. Маркетинг і менеджмент інновацій. 2017. № 1. С. 231–238.

5. Мартиненко М.В. Методичний підхід до визначення типу корпоративної культури у процесі управління знаннями підприємства. Економіка розвитку. 2017. № 1(81). С. 91–99.

6. Руденко М.В., Криворучко В.О. Управління знаннями як конкурентна перевага підприємства. Економіка та держава. 2016. № 4. С. 74–78.

7. Ситник Й.С. Інтелектуалізація систем менеджменту підприємств: концепція, системний моніторинг та моделювання: монографія. Львів: Львівська політехніка, 2017. – 380 с.

8. Стратегічне управління знаннями підприємства: монографія / А. Наливайко О. Гребешкова,

Л. Батенко та ін.; за заг. ред. А. Наливайка. К.: КНЕУ, 2014. 445 с.

9. Тамбовська К.В. Інтелектуальна культура як складова якісної освіти. Наука і освіта. 2014. № 3. С. 163–167.

10. Тельнов А.С., Гончарук В.В. Інтелектуалізація праці у контексті постіндустріального суспільства. Вісник Хмельницького національного університету. Серія «Економічні науки». 2009. № 1. С. 239–245.

11. Томах В.В. Сутність процесу управління знаннями підприємств промисловості. Проблеми економіки. 2014. № 2. С. 161–166.

12. Шевчук О.А. Знання як основний стратегічний ресурс підприємства. Технологический аудит и резервы производства. 2013. № 2/2(10). С. 46–49.

ВПЛИВ ЦІНОУТВОРЕННЯ НА ІНВЕСТИЦІЙНУ ДІЯЛЬНІСТЬ У ПЛОЩИНІ КОНТРОЛІНГУ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИХ МЕТОДІВ

THE INFLUENCE OF PRICING ON INVESTMENT ACTIVITY IN THE AREA OF CONTROLLING OF ORGANIZATIONAL AND ECONOMIC METHODS

У статті розглянуто вплив ціноутворення на інвестиційну діяльність у площині контролінгу організаційно-економічних методів. У кожному автотранспортному підприємстві схема формування бюджету капітальних інвестицій є особливою, але загальні підходи є спільними. Доречно розподілити заходи бюджету капітальних інвестицій відповідно до наявної класифікації, яка застосовується в обліку автотранспортних підприємств відповідно до затвердженої облікової політики. Управління такими інвестиційними заходами повинно здійснюватися з чітким розумінням послідовності та цілей. Із погляду контролінгу організаційно-економічних методів для підприємства, яке здійснює автомобільні пасажирські перевезення у місті Києві за регульованими тарифами, необхідним є вдосконалення методичних підходів до тарифоутворення та визначення величини інвестиційної програми.

Ключові слова: контролінг, тарифи, перевезення пасажирів, автомобільний транспорт, інвестиційна діяльність, цінова політика.

В статье рассмотрено влияние ценообразования на инвестиционную деятельность в плоскости контроллинга организационно-экономических методов. В каждом автотранспортном предприятии схема формирования бюджета капитальных инвестиций особая, но общие подходы являются похожими. Уместно распределить способы бюджета капитальных инвестиций в соответствии с существующей классификацией, применяемой в учете автотранспортных предприятий в соответствии с утвержденной учетной политикой. Управление

такими инвестиционными мерами должно осуществляться с четким пониманием последовательности и целей. С точки зрения контроллинга организационно-экономических методов для предприятия, осуществляющего автомобильные пассажирские перевозки в городе Киеве по регулируемым тарифам, необходимо совершенствование методических подходов к тарифообразованию и определению величины инвестиционной программы.

Ключевые слова: контролинг, тарифы, перевозки пассажиров, автомобильный транспорт, инвестиционная деятельность, ценовая политика.

In article considered the influence of pricing on investment activity in the area of controlling organizational and economic methods. In each motor transport enterprise, the scheme of formation capital investment budget is special, but overall approaches are common. It is appropriate to distribute capital investment budget measures in accordance with the existing classification used in the accounting of motor transport companies according to the approved accounting policy. Management of such investment measures should be carried out with a clear understanding of the sequence and objectives. From the point of view of controlling organizational and economic methods for an enterprise that carrying out transportation of passengers in the city of Kyiv at regulated tariffs, it is necessary to improve the methodological approaches to tariff setting and to determine the value of the investment program.

Key words: controlling, tariffs, transportation of passengers, road transport, investment activity, price policy.

УДК 656.032

Заяц О.В.

асистент кафедри менеджменту
Національний транспортний
університет

Постановка проблеми. Особливості інвестиційної діяльності автотранспортних підприємств (далі – АТП) залежать від виду перевезень, сфери діяльності, форми власності підприємства. Під

час здійснення перевезень пасажирів за регульованими тарифами існує прямиий зв'язок між ціноутворенням на послуги з перевезень та інвестиційною діяльністю, оскільки джерела такої діяльності

повинні бути передбачені під час установаження відповідних цін і тарифів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Питання контролінгу з точки зору інвестиційної діяльності досліджено значною кількістю науковців, серед яких: С.Ю. Альошин [1], А.В. Базиліук [2], З.В. Валіулліна [3], Г.Г. Гайдай [4], І.А. Дмитрієв [5], І.В. Кривов`язюк [6], Н.І. Кропівцова [7], О.В. Мелих [8], Н.М. Михайличенко [9], Я.В. Панас [10], Й.М. Петрович [11], Г.В. Подвальна [12], Д.С. Примак [13], М.І. Руденко [14], Н.М. Селіванова [15], Н.А. Согомонова [16], В.О. Федорова [17], С.М. Фурсова [18], О.Д. Щербань [19] та ін. [20] При цьому потребують подальшого вдосконалення методичні підходи до ціноутворення та визначення величини інвестиційного складника під час установаження тарифів на перевезення пасажирів автомобільним транспортом.

Постановка завдання. Метою статті є дослідження методичних підходів до розрахунку величини тарифу на перевезення пасажирів автомобільним транспортом та підходів до визначення величини інвестиційної програми перевізника.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Для підприємств автомобільного транспорту, які працюють в умовах регульованих тарифів, існує особливий зв'язок між ціновою політикою та інвестиційною діяльністю.

Методика розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту затверджена Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 [21] (далі – Методика № 1175). Відповідно до пункту 2.20 Методики № 1175, тарифи на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування, які здійснюються у звичайному режимі руху, розраховуються за формулою:

$$T_m = \frac{(S_n + \Pi_n) - D_i}{Q_n}, \quad (1)$$

де T_m – тарифи на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування, які здійснюються у звичайному режимі руху;

S_n – планова річна собівартість послуг, грн.;

Π_n – плановий річний прибуток від надання послуг, грн.;

D_i – планові річні чисті доходи від інших видів діяльності, які пов'язані із наданням послуг;

Q_n – запланований річний обсяг перевезень пасажирів, пас.

По-перше, необхідно відзначити, що у формулі (1) міститься показник D_i – планові річні чисті доходи від інших видів діяльності, які пов'язані із наданням послуг, причому в пунктах 2.21, 2.23, 3.1, 4.1, 4.2, 5.1 Методики № 1175 під час визначення тарифів на перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування, які здійснюються у режимах експресного

та маршрутного таксі, на приміських, міжміських, міжнародних автобусних маршрутах загального користування, на автобусних маршрутах нерегулярних перевезень тощо, показник D_i не використовується. Тобто спостерігається відсутність єдиного підходу до формування тарифів у Методичці № 1175.

Окрім того, виключення з розрахунку суми, яка дорівнює плановим річним чистим доходам від інших видів діяльності, суперечить Закону України «Про ціни і ціноутворення» [22]. Вважаємо включення до формули (1) показника D_i необґрунтованим. Цей показник доцільно виключити з формули розрахунку. Це підтверджується, зокрема, й останніми змінами до нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури України в частині тарифоутворення. Так, Наказом Міністерства інфраструктури України від 23.02.2016 № 78 «Про внесення змін до Порядку формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (метрополітену)» [23] з формули розрахунку економічно обґрунтованого тарифу на перевезення пасажирів метрополітеном було виключено показник доходів від іншої операційної діяльності.

Зокрема, такі зміни були внесені для приведення порядку формування тарифів на послуги міського електричного транспорту метрополітену до вимог ч. 2 ст. 12 Закону України «Про ціни і ціноутворення» [22], відповідно до якої державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими (забезпечувати відповідність ціни на товар витратам на його виробництво, продаж (реалізацію) та прибуток від його продажу (реалізації)).

Ураховуючи вищевикладене, вважаємо включення до формули розрахунку тарифу на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування, які здійснюються у звичайному режимі руху, показника планових чистих доходів від інших видів діяльності, які пов'язані з наданням послуг, необґрунтованим та таким, який підлягає виключенню з формули (1) за найближчого внесення змін до Методики № 1175.

У площині контролінгу організаційно-економічних методів, а саме управління контролінгом інвестиційної діяльності підприємства, яке здійснює пасажирські автомобільні перевезення, у цій формулі спостерігається очевидна недосконалість, зокрема для міста Києва, оскільки формула (1) не дає змоги врахувати всі особливості наявної тарифної політики. Методика № 1175 не дає можливості обґрунтовано і достовірно визначити джерела інвестиційної програми підприємства автомобільного транспорту, яке надає послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування, які здійснюються у звичайному режимі руху.

Наприклад, КП «Київпастрас» надає послуги з перевезення пасажирів автомобільним тран-

спортом, який працює у звичайному режимі руху, за диференційованими тарифами, які встановлюються розпорядженням виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації). Користувачі, які постійно здійснюють поїздки автомобільним та іншими видами транспорту, мають можливість придбати проїзні квитки тривалого терміну дії. У таких проїзних квитках вартість однієї поїздки знижена порівняно з вартістю разової поїздки за рахунок того, що вартість однієї поїздки в проїзному квитку містить певну знижку. Використання формули (1) призводить до встановлення завищених показників планового прибутку під час розрахунку тарифу на одного пасажирів та неправильного встановлення величини інвестиційної програми підприємства в частині автомобільного транспорту.

Визначимо, який алгоритм повинен застосовуватися на практиці під час встановлення тарифів на перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування, які здійснюються у звичайному режимі руху (рис. 1).

На першому кроці підприємство-перевізник визначає планові показники собівартості перевезень пасажирів. Паралельно органи місцевого самоврядування виходячи із соціального значення послуг із перевезення пасажирів визначають прийнятний рівень підвищення тарифів як на разову поїздки, так і на проїзні квитки. Тобто повинно відбуватися поєднання витратного та ринкового методів ціноутворення.

Зазвичай підвищення тарифів здійснюється на рівень, який дещо більший або дорівнює собівартості перевезень. В окремих випадках органи місцевого самоврядування приймають рішення про встановлення тарифів на перевезення на рівні нижче економічно обґрунтованої собівартості, але в такому разі виникає додаткове навантаження на бюджет у вигляді компенсації різниці у цінах відповідно до Закону України «Про ціни і ціноутворення» [22].

Після визначення соціально прийнятного рівня підвищення тарифів на послуги з перевезення

пасажирів можливо на підставі даних про собівартість перевезень визначити рентабельність, яка буде закладена до різних видів проїзних документів. Доцільно встановлювати тарифи на рівні не нижче собівартості, як уже зазначалося.

На підставі визначення рентабельності в різних видах проїзних документів визначається величина планового прибутку, який буде отримано від продажу кожного виду проїзних документів. На підставі визначеної величини планового прибутку розраховується обсяг джерел інвестиційної програми. У Методиці № 1175 прямо не зазначено вимогу про необхідність спрямування отриманого прибутку на фінансування інвестиційної програми. Але, як правило, в аналогічних методиках на послуги міського транспорту подібні вимоги містяться в тому чи іншому вигляді. На практиці зазвичай плановий прибуток, отриманий від перевезень пасажирів за регульованими тарифами, спрямовується на розвиток підприємства. У процесі обґрунтування тарифів доцільно визначити як напрям використання коштів планового прибутку саме інвестиційну програму. Це в тому числі відповідає й вимогам Закону України «Про ціни і ціноутворення» [22] в частині вимог щодо включення до державних регульованих цін інвестиційного складника.

Після того як визначено обсяг джерел інвестиційної програми з урахуванням показників планового прибутку, амортизації, податку на прибуток, інших платежів, пов'язаних із прибутком, наприклад відрахування частини чистого прибутку, відбувається формування заходів інвестиційної програми виходячи з установленого ліміту капітальних інвестицій.

Таким чином, без урахування D_i формула (1) матиме вигляд:

$$T_m = \frac{S_n + \Pi_n}{Q_n} \quad (2)$$

Визначимо, яким чином можливо розрахувати плановий обсяг інвестиційної програми автомобільного перевізника, базуючись на розрахованій відповідно до Методики № 1175 собівартості та визначених соціально прийнятних рівнях тарифів під час перевезення пасажирів за різними видами проїзних документів.

Введемо такі позначення:

S_m – планова річна собівартість послуг з перевезення 1 пасажирів, грн.;

Π^i – плановий річний прибуток від перевезення 1 пасажирів за i -м видом проїзних документів, грн.;

Π_n^i – плановий річний прибуток від перевезення пасажирів за i -м видом проїзних документів, грн.;

T^i – тариф на перевезення 1 пасажирів за i -м видом проїзних документів, грн.;

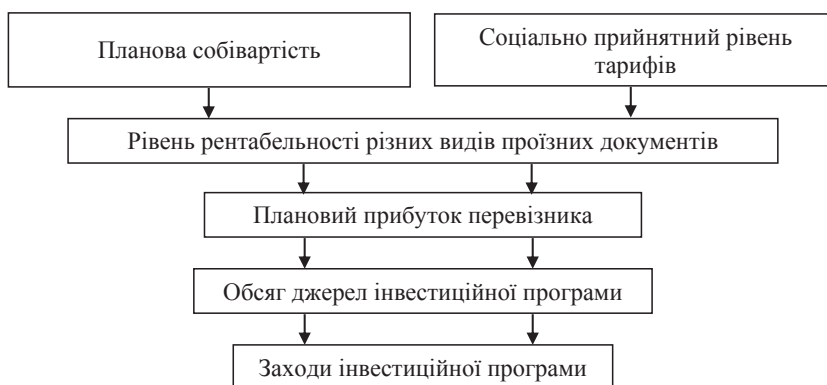


Рис. 1. Визначення величини інвестиційної програми під час тарифоутворення

Таблиця 1

Розрахунок планової річної суми капітальних інвестицій в інвестиційній програмі

Показники	Разова поїздка	Проїзні						Всього
		на автобус	на два види наземного транспорту	на автобус та метро	на три види наземного транспорту	на три види транспорту з метро	на чотири види транспорту (автобус, трамвай, тролейбус, метро)	
Запланований річний обсяг перевезень пасажирів, тис. пас.	67 049,58	16 762,40	4 469,97	8 939,94	3 352,48	5 587,47	5 587,47	111 749,30
Собівартість 1 поїздки, грн.			5,05					
Планова річна собівартість перевезень, тис. грн.	338 873,28	84 718,32	22 591,55	45 183,10	16 943,66	28 239,44	28 239,44	564 788,80
Встановлена вартість перевезення пасажирів і-м видом проїзних документів *, грн.	6,00	255,00	495,00	765,00	720,00	1 020,00	1 100,00	-
Частка автомобільного транспорту у вартості проїзного документа**, грн.	6,00	255,00	247,50	236,45	240,00	240,83	240,00	-
Середня кількість поїздок на 1 проїзний квиток***	-	46	46	46	46	46	46	-
Тариф на 1 поїздку відповідно до форми (3.2), грн.			5,74					
Тариф на 1 поїздку відповідно до форми (3.4), грн.	6,00	5,54	5,38	5,14	5,22	5,24	5,22	-
Прибуток від 1 поїздки, грн.	0,95	0,49	0,33	0,09	0,17	0,19	0,17	-
Рентабельність, %	18,72	9,61	6,45	1,70	3,28	3,68	3,28	-
Річний плановий прибуток, тис. грн.	63 424,20	8 145,35	1 456,90	768,21	556,28	1 038,88	927,13	76 316,93
Витрати з податку на прибуток (18 %), тис. грн.	11 416,36	1 466,16	262,24	138,28	100,13	187,00	166,88	13 737,05
Планова річна сума амортизаційних відрахувань, тис. грн.			52 112,20					
Планова річна сума інвестиційної програми, тис. грн.			114 692,08					

* встановлюється органами місцевого самоврядування з урахуванням соціального значення послуг

** встановлюється органами місцевого самоврядування на підставі відповідних методичних підходів або розрахунків (затвердженої в установленому порядку методики не існує)

*** може встановлюватися нормативно, визначається розрахунковим шляхом або ж визначається на підставі аналізу фактичних даних за умови функціонування в місті електронної системи оплати проїзду

R^i – планова рентабельність перевезення 1 пасажирів за i -м видом проїзних документів, %;

Q_n^i – запланований річний обсяг перевезень пасажирів за i -м видом проїзних документів, пас.;

KI – планова річна сума капітальних інвестицій в інвестиційній програмі автомобільного пасажирського перевізника, грн.;

Π_{np} – планова річна сума витрат з податку на прибуток та інших відрахувань з прибутку, грн.;

A – планова річна сума амортизаційних відрахувань, грн.

Тоді

$$S_m = \frac{S_n}{Q_n} \quad (3)$$

$$T^i = S_m \left(1 + \frac{R^i}{100} \right) = \frac{S_n}{Q_n} \left(1 + \frac{R^i}{100} \right) \quad (4)$$

$$\Pi^i = T^i - S_m = \frac{S_n}{Q_n} \left(1 + \frac{R^i}{100} \right) - \frac{S_n}{Q_n} = \frac{S_n R^i}{100 Q_n} \quad (5)$$

$$\Pi_n^i = Q_n^i \Pi^i = \frac{Q_n^i S_n R^i}{100 Q_n} \quad (6)$$

$$\Pi_n = \sum \Pi_n^i = \sum \frac{Q_n^i S_n R^i}{100 Q_n} = \frac{S_n}{100 Q_n} \sum Q_n^i R^i = \sum Q_n^i \left(T^i - \frac{S_n}{Q_n} \right) \quad (7)$$

$$KI = \Pi_n - \Pi_{np} + A = \sum Q_n^i \left(T^i - \frac{S_n}{Q_n} \right) - \Pi_{np} + A \quad (8)$$

У табл. 1 наведемо приклад розрахунків тарифу на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування, які здійснюються у звичайному режимі руху.

У табл. 1 розраховано тариф на одну поїздку відповідно до формули (2) та відповідно до запропонованої формули (4), а також розраховано планову річну суму капітальних інвестицій в інвестиційній програмі автомобільного пасажирського перевізника відповідно до формули (8).

Стосовно запланованого річного обсягу перевезень пасажирів за i -м видом проїзних документів необхідно зазначити, що під час упровадження та функціонування електронної системи оплати проїзду в міському пасажирському транспорті така інформація може бути отримана з аналізу фактичних даних; за відсутності достовірних облікових даних кількість перевезених пасажирів за кожним видом проїзних документів буде визначатися розрахунковим шляхом виходячи з установлених певним чином норм середньої кількості поїздок.

Висновки з проведеного дослідження.

Наявна методика розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту потребує вдосконалення в частині вилучення з формули розрахунку величини до доходів від інших видів діяльності, а також в частині включення до формули розрахунку різних видів проїзних документів, що дає можливість більш обґрунтовано визначити планову величину інвестиційної програми, поліп-

шує прогнозування інвестиційної діяльності транспортного підприємства та створює передумови для більш ефективного інвестиційного контролінгу.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Альошин С.Ю. Управління інноваційним розвитком промислового підприємства на засадах контролінгу: автореф. дис. ... канд. екон. наук: спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)». Харків, 2015. 20 с.
2. Базиліук А.В., Гордієнко В.В. Механізм реалізації інвестиційного потенціалу автотранспортних підприємств в Україні. Актуальні проблеми економіки. 2013. № 10. С. 84–92.
3. Валуліліна З.В. Забезпечення технологічного оновлення пасажирських автотранспортних підприємств в умовах інноваційного розвитку: автореф. дис. ... канд. екон. наук: спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)». Рівне, 2014. 21 с.
4. Гайдай Г.Г. Механізм формування інвестиційної стратегії АТП в умовах ринкової економіки. Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія. 2014. Вип. 13 (2). С. 39–49.
5. Управління економічною безпекою автотранспортного підприємства: монографія / І.А. Дмитрієв, А.О. Близнюк, В.Ю. Онісіфорова; Харків. нац. автомоб.-дорож. ун-т. Харків: ХНАДУ, 2014. 215 с.
6. Кривов'язюк І.В. Місце конторолінгу і моніторингу в процесах прийняття та реалізації інвестиційних рішень на підприємстві / І.В. Кривов'язюк, Л. В. Кривов'язюк, О.І. Кривов'язюк. Економічні науки. Серія «Економічна теорія та економічна історія». 2013. Вип. 10. С. 151–160.
7. Оцінка інвестиційних стратегій підприємства / Н.І. Кропивцова, А.В. Волкова, О.В. Головіна. Економічна стратегія і перспективи розвитку сфери торгівлі та послуг. 2013. Вип. 1(1). С. 187–195.
8. Мелих О.В. Формування та оцінювання інвестиційних рішень промисловими підприємствами на засадах контролінгу: автореф. дис. ... канд. екон. наук: спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)». Одеса, 2015. 24 с.
9. Михайличенко Н.М. Проблеми визначення кола функцій контролінгу Інновацій. Маркетинг і менеджмент інновацій. 2012. № 1. С. 164–168.
10. Панас Я.В. Функції контролінгу інноваційної діяльності підприємства. Інноваційна економіка. 2013. № 2. С. 76–78.
11. Петрович Й.М., Панас Я.В. Еволюція контролінгу в сучасній теорії та практиці управління вітчизняними підприємствами. Маркетинг і менеджмент інновацій. 2013. № 1. С. 129–137.
12. Подвальна Г.В. Перспективне планування технологічного оновлення автотранспортного підприємства на ринку логістичних послуг: автореф. дис. ... канд. екон. наук: спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)». Львів, 2015. 25 с.

13. Примак Д.С. Формирование и оценка производственной мощности предприятий автотранспорта: монография. Киев: Талком, 2014. 51 с.

14. Руденко М.І. Стратегічне управління фінансовими ресурсами підприємств автомобільного транспорту. Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету. Економічні науки. 2012. Вип. 22(2). С. 353–359.

15. Селіванова Н.М. Управління розвитком інноваційно активного промислового підприємства на засадах контролінгу: автореф. дис. ... канд. екон. наук: спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)». Одеса, 2015. 24 с.

16. Согомонова Н.А. Економічний механізм підвищення ефективності роботи автотранспортного підприємства: автореф. дис. ... канд. екон. наук: спец. 08.07.04 «Економіка транспорту і зв'язку». Харків, 2006. 21 с.

17. Федорова В.О. Системне доопрацювання стратегії автотранспортного підприємства: автореф. дис. ... канд. екон. наук: спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)». Харків, 2010. 21 с.

18. Фурсова С.М. Стратегічний контролінг в управлінні інноваційною діяльністю підприємства: авто-

реф. дис. ... канд. екон. наук: спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)». Луганськ, 2013. 20 с.

19. Щербань О.Д. Формування організаційно-економічного механізму інвестування автотранспортних підприємств: автореф. дис. ... канд. екон. наук: спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)». Херсон, 2011. 23 с.

20. Заяц О.В. Методичні підходи до автоматизації контролінгу. International Journal of Innovative Technologies in Economy. 2018. № 2(14). Р. 44–50.

21. Методика розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту, затверджена Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1146-09>.

22. Закон України «Про ціни і ціноутворення». URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/5007-17/paran64#n64>.

23. Наказ Міністерства інфраструктури України від 23.02.2016 № 78 «Про

внесення змін до Порядку формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (метрополітену)». URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0397-16>.