

- прогнозування тенденцій, які ведуть до порушення нормального функціонування системи та її розвитку;
- встановлення причин і умов, які сприяють нанесенню збитку та загрожують реалізації фінансових інтересів системи, порушенню нормального функціонування;
- своєчасне виявлення і усунення загроз для фінансової безпеки, зниження ризиків у діяльності;
- створення ефективного механізму забезпечення фінансової безпеки системи, умов оперативного реагування на загрози, їхнього своєчасного виявлення;
- дотримання адекватності витрат для забезпечення виконання рішень у процесі гарантування фінансової безпеки можливим втратам від реалізації зовнішніх та внутрішніх загроз.

Список використаних джерел

1. Амитан В.Н. Экономическая безопасность: концепция и основные модели / В.Н. Амитан // Экономическая кибернетика. – 2000. – №3–4. – С. 13–20.

2. Банкротство і санація підприємства: теорія і практика кризового управління / [Т.С. Клебанова, О.М. Бондар, О.В. Мозенков та ін.]; за ред. О.В. Мозенкова. – Х.: ВД «ІНЖЕК», 2003. – 272 с.

3. Бланк И.А. Управление финансовой безопасностью предприятия / И.А. Бланк. – К.: Ника-Центр, Эльга, 2004. – 784 с.

4. Кузенко Т.Б. Экономические основы формирования финансовой складовой экономической безопасности / Т.Б. Кузенко // Актуальные проблемы экономики. – 2009. – №1(91). – С. 98–103.

5. Моделирование финансовых потоков в условиях неопределенности: моногр. / Т.С. Клебанова, Л.С. Гурьянова, Н. Богониколос, О.Ю. Кононов, Я.Г. Берсуцкий. – Харьков.: ИД «ІНЖЭК», 2006. – 312 с.

6. Муравых А.И. Философия экологической безопасности (опыт системного подхода) / А.И. Муравых – М.: 1997. – 180 с.

7. Основы экономической безопасности (государство, регион, предприятие, личность) / Под ред. Е.А. Олейникова. – М.: 1997. – 288 с.

8. Реверчук Н.И. Управление экономической безопасностью предприятий: моногр. / Н.И. Реверчук. – Львів: ЛБІНБУ, 2004. – 175 с.

9. Сутормина В.М. Финансы зарубежных корпораций: навч. пос. / В.М. Сутормина. – К.: Либідь, 1993. – 247 с.

10. Ярочкин В. И. Секьюритология – наука о безопасности жизнедеятельности / В. И. Ярочкин. – М.: «Ось – 89», 2000. – 400 с.

11. Экономическая безопасность России: Общий курс: учеб. / под ред. В. К. Сенчагова. – М.: Дело. – 2005. – 308 с.

М.В. МАКАРЕНКО,
д.е.н., професор, Державний економіко–технологічний університет транспорту,
В.П. ГУДКОВА,
к.е.н., доцент, Державний економіко–технологічний університет транспорту

Соціально–економічні механізми системи транспортного обслуговування населення

Соціально–економічні механізми розглянуто в контексті формування складових і особливостей функціонування сфери пасажироперевезень. Відокремлено блоки механізмів ринкової самоорганізації, державного регулювання, інституційного забезпечення.

Ключові слова: соціально–економічний механізм, сфера перевезення пасажирів.

Социально–экономические механизмы рассмотрены в контексте формирования составляющих и особенностей функционирования сферы пассажироперевозок. Отделены блоки механизмов рыночной самоорганизации, государственного регулирования, институционального обеспечения.

Ключевые слова: социально–экономический механизм, сфера перевозки пассажиров.

Socio–economic mechanisms considered in the context of the formation and functioning of components of the sphere of passenger transportation. Separate blocks of

mechanisms self–organization of the market, regulation, institutional support.

Keywords: socio–economic mechanism, sphere of passenger transportation.

Постановка проблеми. Коли ми розв'язуємо завдання придбання різноманітних товарно–матеріальних цінностей або споживання багатьох духовних і культурних благ, то невід'ємним елементом рішення є вибір способу переміщення від місця перебування до місця знаходження економічних і соціальних об'єктів. Коли мова йде про організацію праці і оцінку доступності місця її докладання, виникає та сама проблема. Як наслідок транспортне обслуговування населення є невід'ємною частиною життєдіяльності будь–якого соціуму, а особливості побудови взаємозв'язків у сфері перевезення пасажирів (СПП) істотно визначають взаємодію в соціально–економічній системі держави.

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми. Враховуючи величезне значення СПП, технічні, технологічні, еко–

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

номічні та фінансові аспекти організації перевезення і додаткового обслуговування населення завжди були в центрі уваги дослідників (зокрема І.М. Аксенова [1], А.В. Базилюка [2], С.В. Борданова [3], І.І. Висоцької [4], О.М. Гудкова [5], О.О. Карась [6], О.В. Семенцової [7], Є.М. Сич [8] та ін.). Особливої гостроти вони набувають у даний час. Актуальність зазначеної проблематики пов'язана з тим, що СПП одночасно належить і до сфери послуг, а отже відповідно до суспільних потреб повинна поглиблювати персоналізацію корисних властивостей, і (частково) до соціальної сфери, що знаходиться під опікою держави і передбачає наявність ознак доступності споживання. Звуження внутрішніх можливостей, пов'язане з невисокою вартістю послуг, викликає поточні проблеми функціонування та стримує розвиток господарської діяльності перевізників, як наслідок обумовлює невідповідність стану СПП вимогам сучасності.

Незважаючи на значне теоретичне опрацювання та розробку методичних основ розв'язання багатьох завдань транспортного обслуговування населення, питання побудови виробничо-споживчого зв'язку в контексті кастомізації і соціалізації відносин окремо не вивчалися. Не виділялися можливі механізми управління суспільно-транспортною взаємодією і, як наслідок, не було сформовано універсальної системи забезпечення соціально-економічної рівноваги в галузі.

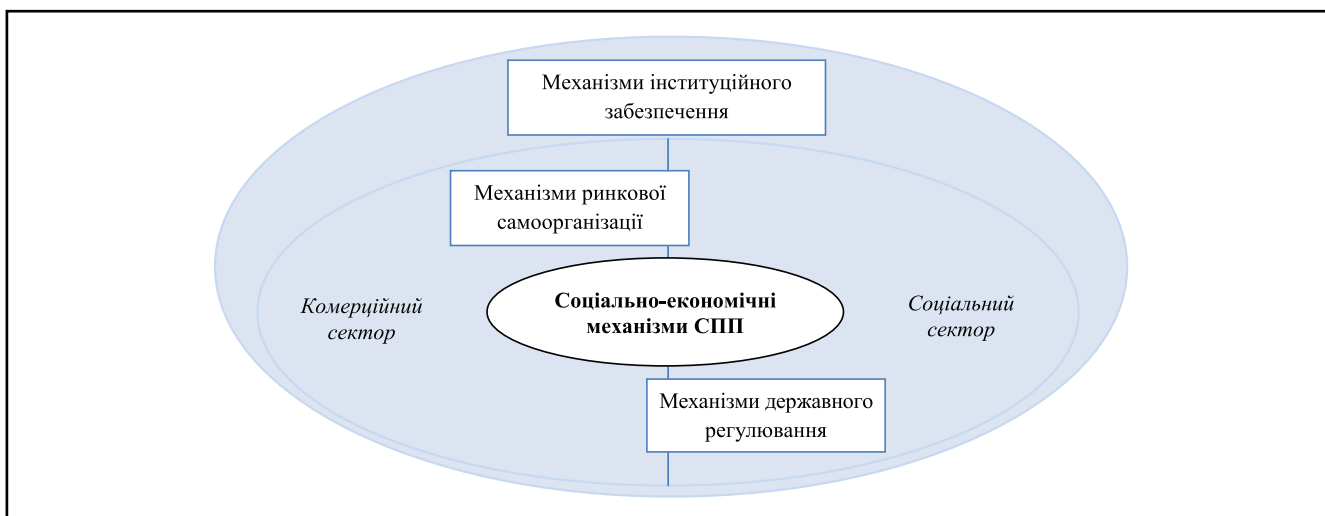
Мета статті. Відсутність адекватних сучасним вимогам і адаптованих до галузевої специфіки інструментів збалансування виникаючих суперечностей спонукала до дослідження особливостей побудови суспільно-транспортних зв'язків і теоретичного узагальнення соціально-економічних механізмів СПП.

Виклад основного матеріалу. У поданні соціально-економічних механізмів як сукупності базових послідовно реалізуємих установок формується розуміння методичних основ врегулювання суспільно-транспортних суперечностей. У такій постановці «механізм» сприймається як логічний ланцюг формальних і неформальних правил, алгоритм дій при розробці, прийнятті та реалізації рішень, інструмент утворення відповідних сучасним вимогам суспільно-транспортних ре-

зультатів: у сталому розумінні звичних (збитковість перевезення пасажирів) або прийнятних (суспільно-достатній рівень якості обслуговування) та за природою створення механізмів рівноважних та оптимальних. В ідеалі спрямованість дії соціально-економічних механізмів СПП має відповідати вимогам сервісної економіки та соціальної держави. І це можливе внаслідок розуміння компромісності та комплементарності контактної взаємодії під час транспортного обслуговування населення, в результаті утворення зв'язків як за ланцюгом «пасажир – перевізник», так і з ланок «перевізник», «пасажир», «державна». Як наслідок, механізми, побудовані в такому ж компромісному і комплементарному єднанні, сприятимуть збалансуванню економічних інтересів та суспільних потреб і тим самим забезпечать формування врівноважених процесів функціонування та розвитку СПП.

Проте визнання компромісності та комплементарності зв'язків під час транспортного обслуговування населення не уніфікує сукупності соціально-економічних механізмів для всіх типів завдань, що вимагають вирішення в СПП. Логічною і навіть необхідною стає функціональна локалізація і відокремлення комерційного та соціального секторів, а отже обґрунтованим є розмежування методичних основ суспільно-транспортної взаємодії – переважне (але не виключне) зосередження в комерційному секторі механізмів ринкової самоорганізації і в соціальному секторі механізмів державного регулювання. Між тим виникає питання: яким чином зазначені механізми, локалізуючись у різних підсистемах, об'єднуються та закладають основу врівноваженого функціонування і розвитку СПП? Відповідь знаходиться у формальній площині, стосується правил встановлення взаємозв'язків і норм врегулювання умов переходу та являє собою ряд алгоритмів інформативно-правового характеру у вигляді механізмів інституційного забезпечення.

Проте перш ніж розглядати кожен з наведених блоків окремо, слід наголосити, що мова йде лише про спеціальні для СПП соціально-економічні механізми, залишаючи поза увагою механізми, спільні для всіх видів діяльності. Мається



Блоки соціально-економічних механізмів СПП

на увазі, що побудова трьох блоків впливає з розуміння відносної специфіки, з того, що процеси функціонування і розвитку певних секторів підпорядковано загальним економічним законам, які виявляються особливо але не змінюються змістовно. Між тим є економічні процеси, що й виявляються в будь-яких видах діяльності однаково. Маються на увазі загальні економічні механізми, в межах яких СПП є не центральним об'єктом виключних інтересів, а суб'єктом виконання рішень за однаковими незалежно від галузевої приналежності правилами (бюджетно-податковий або фінансовий механізм, грошово-кредитний механізм, банківський механізм і т. ін.), такого роду процеси в даному випадку залишаються поза увагою, але не в якому разі не виключається можливість і необхідність їхньої дії.

Перший із зазначених блоків соціально-економічних механізмів впорядковує суспільно-транспортні процеси у комерційному секторі СПП. Чому саме комерційний сектор у контексті врегулювання зв'язків слід вважати первинним? Відповідь на це питання впливає з логіки організації соціально-економічної взаємодії, згідно з якою будь-які процеси спочатку впорядковуються ринковими регуляторами і лише у випадку незадоволення загальних суспільних потреб застосовуються корегуючі механізми. В умовах сучасного розвитку до загальної аргументації додається першочергова необхідність кастомізації або надання послугам СПП персоналізованих параметрів згідно із замовленням конкретного споживача, а отже дотримання комерційних принципів господарювання – забезпечення самостійності, прибутковості, самоокупності та самофінансування, зацікавленості виробників в якісному удосконаленні результатів перевізної діяльності.

Саме у комерційному секторі СПП діють відомі ринкові механізми. Сучасними науковцями надаються різні визначення поняттю ринкового механізму. Згідно із С. Мостевенко ринковий механізм формулюється як досягнення рівноваги між попитом і пропозицією на ринку вільної конкуренції [9, т. 3, с. 231]. За Б.А. Райзбергом, Л.Ш. Лозовським і Е.Б. Стародубцевою – як сукупність інструментів регулювання ринкових процесів і відношень, включаючи попит, пропозицію, ціни, податки і конкуренцію [10, с. 381]. Відповідно до Т.О. Тультаєва – як стохастичне збалансування попиту і пропозиції шляхом коливання цін, що прагнуть до рівноваги [12]. Але, зважаючи на різницю формулювань, очевидно, що всі тлумачення спираються на закони попиту, пропозиції та поняття ринкової рівноваги. Таким чином, переосмислюючи зміст зазначених законів та визначень, можна стверджувати, що ринковий механізм втілює у собі досягнення стану ринкової рівноваги в процесі поступального збільшення (зменшення) цін зі зрушенням (розширенням) попиту до рівня забезпеченого відповідною пропозицією. Вірно і зворотне, а саме досягнення стану ринкової рівноваги в процесі поступального зменшення (збільшення) цін зі зрушенням (розширенням) пропозиції до рівня задоволення відповідного попиту.

Зазначена економічна закономірність допускає варіації, які зводяться до відсутності залежностей між ціною і попи-

том, між тим є найбільш поширеною і єдино можливою в умовах вільного, не обмеженого (в тому числі виключними умовами) виробничо-споживчого вибору. При цьому дія спільного для будь-яких видів діяльності ринкового механізму має характер стохастичний і динамічний, тобто невизначений і складно відстежуваний, а оцінка порядку побудови з позицій інституційного підходу дозволяє відзначити ще й його відносну неформальність (або відсутність уніфікованих та чітких правил визначення кожної складової; відносну – тому що в умовах ненадання суворих інструкцій механізм побудовано і діє у правовому полі, яке, безумовно, впливає на формування окремих елементів).

Проте ринковий механізм не є первинним і підсумовує попередні рушійні процеси, пов'язані з виявленням попиту і пропозиції. Механізм ініціації персоналізованої пропозиції зводиться до таких логічних побудов: перевищення грошовими надходженнями поточних витрат та утворення позитивного комерційного ефекту обґрунтовує економічну ефективність та спонукає перевізників до персоналізації пропозиції транспортних послуг. А механізм ініціації індивідуального попиту зводиться до ланцюга дій, за яким можливість задоволення виникаючих потреб у переміщенні та додатковому обслуговуванні в межах допустимих бюджетом споживання і порівняно невисоких особистих витрат обґрунтовує корисність та ініціює індивідуальний попит на транспортні послуги.

Позначаючи через t_y вигоди перевізників (транспортні внутрішньовиробничі ефекти) та через a_y вигоди пасажирів (транспортні внутрішні споживчі ефекти), на формальному рівні логіка дії механізмів ринкової самоорганізації набуває вигляду: механізм ініціації персоналізованої пропозиції – $t_y = p_y - p_e$; механізм ініціації індивідуального попиту – $a_y = u_y - u_e$, де p_y – позитивний грошовий потік перевізників або сумарні внутрішньовиробничі вигоди від надання транспортних послуг; p_e – негативний грошовий потік перевізників або внутрішньовиробничі витрати; u_y – позитивні корисні властивості або загальні внутрішні споживчі вигоди від переміщення й супутнього обслуговування; u_e – негативні уявлення та особисті витрати або внутрішні споживчі втрати пасажирів. При цьому у зв'язку з обов'язковістю досягнення рівності споживчо-виробничих інтересів виникає логічна можливість формулювання виробничо-споживчої аксіоми – величина вигід перевізників цілком залежить від вигід утворених у споживачів.

Як наслідок, результати окремої дії механізмів ініціації персоналізованої пропозиції та індивідуального попиту об'єднуються у ринковому механізмі та, багаторазово уточнюючись, поступово зводять соціально-економічні відносини СПП до стану ринкової рівноваги, умови якої задовольняють і перевізників (економічною ефективністю виробництва), і пасажирів (індивідуальною корисністю споживання). Незважаючи на відомість зазначених процесів, розкриття змісту механізмів ринкової самоорганізації з позицій системного підходу дозволяє більш чітко позначити вхід і вихід – стимули й подразники та реакцію й результат або ін. мо-

вою встановити причини і наслідки, а отже більш детально розкрити послідовність та характер взаємодії.

На відміну від комерційного сектору в соціальному секторі СПП в області локалізації процесів державного регулювання застосовуються механізми суспільної опіки. В широкому сенсі, з врахуванням усіх, у тому числі виключних суспільно–транспортних інтересів, механізми державного регулювання являють собою сукупність форм і методів цілеспрямованого впливу державних установ і організацій на розвиток виробництва для його стабілізації та пристосування до змінних умов (за визначенням С.В. Мочерного [9, т. 1, с. 322]). Або систему заходів законодавчого, адміністративного та економічного характеру, що здійснюються державою в особі її інститутів різного рівня, з метою впливу на соціально–економічну систему [13]. Або вплив держави (державних органів) на економічні об'єкти і процеси з метою впорядкування дій економічних суб'єктів, забезпечення дотримання законів, державних і суспільних інтересів (за Б.А. Райзбергом, Л.Ш. Лозовським і Е.Б. Стародубцевою [10, с. 84]). У випадку концентрації дії на проблемах функціонування й розвитку СПП процеси державного регулювання набувають характеру суспільної опіки відповідними соціально–необхідними галузевими секторами.

Очевидно, що серед наявних механізмів державного регулювання соціально–економічних відносин на рівні формування суспільно–транспортних зв'язків у СПП застосовується переважно бюджетний механізм, який є частиною державної політики. Однак бюджетний механізм являє собою реалізацію результатів більш первинного механізму – механізму виявлення громадських переваг чи механізму суспільної і як наслідок державної опіки, який виходячи з природи послуг СПП і по аналогії з ринковим механізмом більш коротко можна назвати квазісуспільними. При цьому розуміти, що квазісуспільний механізм полягає в досягненні стану рівноваги суспільних потреб із пропозицією транспортних послуг в результаті надання суцільних і (або) виключних державних преференцій і (або) введення державних санкцій. Та на відміну від ринкового механізму не може припускати неформальні ознаки побудови – вимагає чіткого, прозорого та уніфікованого порядку встановлення розміру і меж реалізації складових.

Між тим як у випадку ринкового саморегулювання на початку дії квазісуспільного механізму мають бути вирішені питання надання державних преференцій та застосування державних санкцій. При цьому механізми надання державних преференцій залежно від масштабності дії відособлюються у так звані суцільні та виключні. Суцільність передбачає приналежність до всіх видів транспортних послуг, що увійшли у коло інтересів виявлених політичною системою, та не припускає вилучення окремих споживачів з умов суспільного пільгування. Виключність звужує суб'єктів користування послугами СПП до окремих категорій та позначає диференціальну частину соціальної політики, інструментом реалізації якої стає транспортне переміщення незможних. Таким чином утворюється декілька механізмів.

Мотивація суспільної опіки заснована на збалансуванні зовнішніх витрат і вигод закладає основу для першого соціально–економічного механізму врівноваження СПП на макrorівні, а саме механізму ініціації суцільних державних преференцій, який полягає у розумінні, що перевищення зовнішніми вигодами зовнішніх витрат і виникнення позитивного екстернального ефекту обґрунтовує суспільну необхідність і ініціює суцільні державні преференції. Механізм ініціації державних санкцій будучи протилежним попередньому навпаки у випадку перевищення зовнішніми витратами зовнішніх вигід і виникнення негативного екстернального ефекту виявляє суспільну шкоду і ініціює державні санкції щодо усунення шкідливих наслідків та максимального обмеження дії джерел їхнього утворення. Та механізм ініціації виключних державних преференцій приводиться в дію тоді, коли особисті витрати користувачів виходячи з бюджету споживання не можуть задовольнити потреби в транспортному обслуговуванні, але за наявності інституту соціальної опіки і відповідного створення умов компенсації дефіциту особистих коштів виникає суспільна необхідність та можливість надання виключних державних преференцій.

Позначаючи через ε_y позитивні екстерналії або зовнішні вигоди від функціонування і розвитку соціального сектору, через ε_e негативні екстерналії або зовнішні витрати, через s_y – вигоди суспільства (зовнішні позитивні ефекти) і через s_e – втрати суспільства (зовнішні негативні виявлення), логіка дії перших двох механізмів державного регулювання набуває формального вигляду: механізм ініціації суцільних державних преференцій – $s_y = \varepsilon_y - \varepsilon_e$; механізм ініціації державних санкцій – $s_e = \varepsilon_e - \varepsilon_y$. Зрозуміло, що обидва механізми у спільному поданні мають характер взаємного виключення і застосовуються за умови «або / або». Або якщо зовнішні вигоди перевищують зовнішні витрати, набуває дії механізм ініціації суцільних державних преференцій. Або якщо зовнішні витрати перевищують зовнішні вигоди, включається і відповідно застосовується механізм ініціації державних санкцій.

За аналогією із зазначеним взаємно виключеними є механізм ініціації індивідуального попиту (як один з механізмів ринкової самоорганізації) та механізм ініціації виключних державних преференцій (як складова механізмів державного регулювання). Проте при цьому в певному ступені зміщуються акценти, а саме за умови наявності позитивних корисних властивостей або внутрішніх споживчих вигід u_y за обмеженим бюджетом споживання і неможливістю придбання послуг за оголошеною вартістю, а отже особистого покриття пасажиром внутрішніх споживчих витрат u_e і одночасно у випадку дії інституту соціальної опіки необхідно і у той же час можливо стає зовнішня підтримка. Позначаючи необхідність виключної підтримки, а отже адресні втрати суспільства на опіку певного користувача в частині здійснення пасажироперевезень через a_e , логіка дії третього механізму державного регулювання має вигляд: механізм ініціації виключних державних преференцій – $a_e = p_y - u_e$, або іншою мовою – адресні витрати виникають

тоді, коли внутрішньовиробничі вигоди від надання транспортних послуг p_y перевищують внутрішні споживчі витрати пасажирів u_e .

Унаслідок окремої, але тісно взаємопов'язаної дії механізмів ініціації суцільних державних преференцій механізмів ініціації державних санкцій та механізмів ініціації виключних державних преференцій об'єднуються у квазісуспільному механізмі СПП. Та з метою збалансування інтересів за умови одночасного забезпечення економічної ефективності та суспільної корисності підтримується суспільний попит на стандартне обслуговування (при суцільних преференціях) або на пільгові послуги (при набутті підтримкою виключного характеру) та відбувається відповідне розширення пропозиції, або пропозиція обмежується при негативному впливі на зовнішнє середовище.

Механізми ринкової самоорганізації і механізми державного регулювання формують теоретичне підґрунтя застосування третього блоку механізмів СПП, а саме механізмів інституціонального забезпечення. Для дії ринкового механізму та механізму державного регулювання необхідні умови. Поступальна виробничо-споживча взаємодія має стати можливою, а час на пошук збалансованого рішення, що задовольняє обидві сторони, – зведено до мінімуму. Учасники повинні володіти інформацією (фактичною статистичною та обробною методичною), мати можливість захисту власних прав (реалізації формальних норм). З метою забезпечення прозорості відносин і компромісно-комплементарного зв'язку обох сегментів (соціального і комерційного) для набуття стабільності та забезпечення соціально-економічної рівноваги в обидві системи взаємодії повинні бути вбудовані відповідні інституційні механізми.

Висновки

Враховуючи, що інститут являє собою сукупність норм, регламентуючих процеси функціонування та розвитку, і санкцій, забезпечуючих їхнє дотримання, очевидно, що елементи інституціонального забезпечення присутні у всіх соціально-економічних механізмах. Але обмеження механізмів інституційного забезпечення в окремому блоці пов'язано з усвідомленням необхідності розробки конкретних інструментів, правил і алгоритмів реалізації механізмів перших двох блоків. Недостатньо суто теоретично розуміти той факт, що ініціація персоналізованої пропозиції та індивідуального попиту під час багаторазового уточнення вимог перевізників і пасажирів призводить до досягнення стану ринкової рівноваги. Необхідно мати конкретні уявлення щодо практичного визначення кожної складової механізмів ринкової самоорганізації, а також оцінювати можливість та визначати вигоди від застосування різних способів досягнення економічної ефективності у комерційному сегменті СПП. Недостатньо суто теоретично усвідомлювати умови дотримання стану суспільної рівноваги соціальних потреб і пропозиції транспортних послуг, ініціації суцільного або виключного державного патронату, введення державних санкцій з відповідним обмеженням негативних ек-

стернальних виявлень. Необхідно мати і застосовувати чіткі та дієві інструктивні матеріали, спроможні забезпечити встановлення кожної з ланок механізмів державного регулювання. В такому разі під механізмами інституціонального забезпечення в контексті збалансування суспільно-транспортних інтересів розуміються будь-які інституціональні установки, послідовне застосування яких сприятиме ефективній реалізації механізмів ринкової самоорганізації та механізмів державного регулювання.

Список використаних джерел

1. Аксенов И.М. Эффективность пассажирских железнодорожных перевозок: Монография / И.М. Аксенов. – К.: Транспорт Украины, 2004. – 284 с.
2. Базиліук А.В. Тарифоутворення у сфері пасажирських перевезень: Монографія / А.В. Базиліук, Я.Я. Назаренко. – К.: НТУ, 2010. – 197 с.
3. Борданов С.В. Міжнародні пасажирські перевезення в контексті інтеграції України до світового господарства: дис... к. е. н.: 08.05.01 / Борданов С.В.; ДНУ. – Донецьк, 2005. – 234 с.
4. Висоцька І.І. Управління витратами авіакомпаній при здійсненні регулярних внутрішніх пасажирських перевезень: автореф. дис... к. е. н.: 08.00.04 / Висоцька І.І.; НАУ. – К., 2009. – 20 с.
5. Гудков О.М. Організаційно-економічний розвиток пасажирського комплексу залізничного транспорту України на основі системного підходу: дис... к. е. н.: 08.00.04 / Гудков О.М.; УкрДАЗТ. – Х., 2009. – 231 с.
6. Карась О.О. Формування сучасного механізму управління підприємствами в ринкових умовах (на прикладі пасажирського господарства залізничного транспорту): дис... к. е. н.: 08.00.04 / Карась О.О.; ДНУЗТ. – Дніпропетровськ, 2009. – 203 с.
7. Семенцова О.В. Економічні аспекти адаптації приміського пасажирського залізничного транспорту до ринкових умов: дис... к. е. н.: 08.00.04 / Семенцова О.В.; УкрДАЗТ. – Харків, 2010. – 358 с.
8. Сич Є.М. Пасажирський комплекс залізничного транспорту: розвиток і ефективність: Монографія / Є.М. Сич, В.П. Гудкова. – К.: Видавництво «Аспект-Поліграф», 2004. – 245 с.
9. Економічна енциклопедія: Наукове видання у 3-х т. / Редкол.: ...С.В. Мочерний (відп. ред.) та ін. – К.: Видавничий центр «Академія». – Т. 1, 2000. – 864 с.; Т. 2, 2001. – 848 с.; Т. 3, 2002. – 952 с.
10. Райзберг Б.А. Современный экономический словарь / Б.А. Райзберг, Л.Ш. Лозовский, Е.Б. Стародубцева. – М.: ИНФРА-М, 2008. – 512 с.
11. Економічний енциклопедичний словник: У 2 т. / За ред. С.В. Мочерного. – Львів: Світ, 2005. – Т. 1. – 616 с.; Т. 2. – 568 с.
12. Тультаев Т.А. Маркетинг услуг: экономическая энциклопедия / Тультаев Т.А. / [Електрон. ресурс]: <http://vocabulary.ru/dictionary/>
13. Финансово-кредитный энциклопедический словарь / Кол. авт. под общ. ред. А.Г. Грязновой. – М.: Финансы и статистика, 2004. – 1168 с. / [Електрон. ресурс]: <http://www.vocabulary.ru/dictionary/1049/word/gosudarstvenoe-regulirovanie-ekonomiki>
14. Рубенштейн А.Я. Экономика общественных преференций. Структура и эволюция социального интереса: Монография / Рубенштейн А.Я. – СПб.: Алетейя, 2008. – 560 с.