

Суспільно–транспортні суперечності в сфері перевезення пасажирів

Розглянуто теоретико–прикладні основи формування концепцій сервісної економіки та соціальної держави, виходячи з базових складових яких встановлено суспільно–транспортні суперечності в сфері перевезення пасажирів.

Ключові слова: *сервісна економіка, соціальна держава, суспільно–транспортні суперечності, сфера перевезення пасажирів.*

Рассмотрены теоретико–прикладные основы формирования концепций сервисной экономики и социального государства, исходя из базовых составляющих которых установлены общественно–транспортные противоречия в сфере перевозки пассажиров.

Ключевые слова: *сервисная экономика, социальное государство, общественно–транспортные противоречия, сфера перевозки пассажиров.*

The theoretical and applied principles of the formation of concepts service economy and the welfare state, on the basis of the basic components of which are set public transportation controversy in the transport of passengers.

Keywords: *service economy, welfare state, public transportation controversy, sphere of passenger transportation.*

Постановка проблеми. Причини виникнення суспільно–транспортних суперечностей мають еволюційну природу і виявляються в процесі поступового суспільного розвитку. Сучасний етап соціальної трансформації характеризують тенденції, враховані в двох тісно пов'язаних між собою концепціях: концепції сервісної економіки і концепції соціальної держави, ідеологічно об'єднаних у теорії постіндустріального суспільства.

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми. Будучи синтезом знань економічних, філософських, соціологічних і політологічних наук, теорія постіндустріального суспільства передбачає створення нової, найрозвинутішої стадії людської цивілізації [1, с. 64]. В економічному сенсі такий світогляд бере початок з фундаментальних досліджень структури індустріального виробництва і виділення первинного, вторинного та третинного господарських секторів (К. Кларк). У такому розмежуванні поняття третинного сектору позначило сукупність галузей нематеріального виробництва (сферу послуг) і в теоретичному контексті мало остаточний характер формування, охопив всі види діяльності, що не ввійшли в інші (первинний – сільське господарство і видобувні галузі та вторинний – переробна промисловість) сектори. Саме третинному сектору економіст і соціолог Ж. Фурастьє передрікав бурхли-

ве зростання в новому суспільстві споживачів, а майбутню соціальну систему називав цивілізацією послуг.

Категорія постіндустріального суспільства вперше була використана в наукових працях соціологів, але сучасне розуміння та економічне тлумачення отримала завдяки економісту Д. Беллу, позначивши соціум, в якому індустріальний сектор втрачає провідну роль унаслідок зростаючої технологізації та активного розвитку сфери послуг, а потенціал розвитку у зростаючій мірі визначається масштабами інформації та знань. До трисекторної моделі індустріального суспільства К. Кларка Д. Белл додає четвертий (торгівля, фінанси, страхування, нерухомість) і п'ятий (охорона здоров'я, освіта, наукові дослідження, державне управління) сектори, залишаючи у третинному секторі економіки транспорт і комунальне господарство. Виявляючи ключові характеристики чотирьох основних типів суспільства (примітивного, сільськогосподарського, індустріального та суспільства знань), Р. Кроуфорд розрізняє технологічні особливості транспортної системи в індустріальному суспільстві (виявляються у будівництві залізниць, виробництві пароплавів, автомобілів, повітроплавани) і суспільства знань (забезпечують освоєння простору), визначає економічні зміни (з формуванням інтегрованої глобальної економіки, мережевою організацією зв'язків, використанням якості основного ресурсу людського капіталу) і соціальні зрушення (в бік диверсифікації та індивідуалізації світосприйняття).

Значний внесок у розробку нових економічних положень теорії постіндустріального суспільства зробили російські і українські вчені. Досліджуючи теорію постіндустріального суспільства через сукупність протиріч, В.Л. Іноземцев визнає її єдиною соціологічною концепцією ХХ століття, в повній мірі підтвердженою історичною практикою, та наголошує, що суспільство масового споживання породило сервісну економіку, екологічна ситуація радикально змінилася під впливом використання ресурсо– і енергозберігаючих технологій, кризу збуту фактично подолано завдяки формуванню інформаційного сектору [2]. Розглядаючи проблеми довготермінового техніко–економічного зростання, С.Ю. Глазьев підкреслює пріоритетний розвиток технологічних укладів [3]. При цьому виникнення і активне розповсюдження інформаційних технологій і високотехнологічних галузей, за думкою І.О. Стрелець, взагалі обумовлює утворення окремої «нової економіки» [4]. А перехід до економіки знань має радикальні особливості (Д.С. Львов [5]). Проблеми становлення економіки знань та інноваційні перспективи глобальних постіндустріальних трансформацій стануть предметом вивчення у працях В.М. Гейця [6, 7]. В дослідженнях А.А. Чухно формування нової, постінду-

стріальної парадигми досліджується через призму утвердження цивілізаційного підходу, як наслідок переходу від людини економічної до людини творчої, в результаті істотної модифікації товарного виробництва і виникнення якісно нової категорії – вартість, створена знаннями [8].

Між тим деякі вчені критично сприймають теорію постіндустріалізації. Зокрема, С.В. Мочерний, Я.С. Ларіна, О.А. Устенко, С.І. Юрій [9, с. 140–141] відзначають її методологічну ваду (характеристику суспільства лише з позиції однієї із складових економічної системи – продуктивних сил і частково – суспільного поділу праці), підкреслюють однобічне тлумачення сутності власності (виключно з боку юридичного аспекту цього поняття), висловлюються критично стосовно секторного сприйняття економіки (з відображенням окремих сторін технологічного способу виробництва) та відсутності системного підходу до аналізу суспільних відносин (ігноруванні всіх аспектів власності), тощо. Але виявлені недоліки свідчать лише про недостатній рівень теоретичного і методологічного опрацювання окремих складових, при цьому не заперечуючи принципів положень, які відображають реалії сучасних соціально-економічних зрушень.

Мета статті. Отже, тенденції розвитку, враховані в теорії постіндустріального суспільства, поступово і системно поглиблюють соціальну спрямованість економічних процесів. З одного боку, вказують на перетворення господарської складової соціуму в сервісну економіку. З іншого – свідчать про орієнтацію суспільства на побудову соціальної держави. Тим самим спрямовують сучасний розвиток сфери перевезення пасажирів (далі – СПП) та, маючи поляризований характер впливу, обумовлюють виникнення суспільно-транспортних суперечностей, потребуючих детального вивчення.

Виклад основного матеріалу. Згідно з концепцією сервісної економіки найбільш фундаментальною ознакою сучасних трансформаційних змін є переорієнтація з виробництва матеріальних благ на надання послуг, що супроводжується соціальним спрямуванням економічних процесів, значною технологізацією та інформатизацією господарювання, активним розвитком персоналізованого обслуговування з відповідним пришвидшенням темпів зростання індивідуального споживання, підтримкою діалогового та інтерактивного виробничо-споживчого зв'язку і реалізацією послуг в межах контактної зони, типізацією і стандартизацією вимог до товарних властивостей. Відповідно до узагальнень Б.М. Чернишева такого роду перетворення ставлять за основу виявлення довгих і складних ланцюжків особистих і суспільних потреб та обумовлюють певну хронологічно послідовну зміну економічних моделей розвитку і відповідних парадигм господарського управління [9]. За запропонованою періодизацією в процесі формування сервісної економіки виділяються періоди: орієнтації підприємства на можливості виробництва (з ефективним використанням ресурсного потенціалу і споживанням в межах пропозиції), домінування виробничо-маркетингового підходу (з обслу-

говуванням крупних сегментів масового ринку) і кастомізації, тобто орієнтації на особисті вимоги певного споживача та впровадження індивідуалізованого процесу обслуговування. Як наслідок, на відміну від індустріального підходу виробники націлені ні на максимізацію випуску товарної продукції, а на досягнення більшого ефекту корисності шляхом повнішого задоволення специфічних особистих вимог, основна увага приділяється ефективності функціонування матеріально-сервісних систем, а якість забезпечується інтерактивним зв'язком із споживачем. Практично всі галузі матеріального виробництва стають більш сервісними як внутрішньо, так і зовні. Внутрішньо, оскільки досить широке коло осіб виконує функції, що не мають безпосереднього відношення до виробничого процесу. Зовні – оскільки для промислових підприємств стало звичайним явищем створення та розширення мережі сервісних служб і центрів роботи з клієнтами. Характерних ознак набувають процеси економічного розвитку. Згідно з дослідженнями Л.Г. Кухтинової можливості економічного зростання все більше визначаються станом і розвитком обслуговування, людський фактор перетворюється на головний рушійний фактор, підвищується роль держави у відтворенні трудових ресурсів та формуванні людського капіталу, соціальні потреби змінюються у напрямі визначеності споживання, відбувається диференціація і індивідуалізація попиту з переходом на довгострокові відносини між споживачем і виробником, під впливом процесу глобалізації з'являється тенденція типізації (стандартизації) послуг [11, с. 11].

У сучасному суспільстві значний рівень розвитку та вагомості частка сфери послуг (залучення від двох третин до понад трьох четвертих працездатного населення) є ознакою розвиненої країни, тобто країни з передовим технологічним способом виробництва і високим рівнем життя переважної більшості громадян [9, т. 2, с. 274]. Згідно з встановленими стандартами країна не може бути зарахована до розвинених, якщо у сфері послуг створюється менше 65% ВВП [12, с. 34]. За офіційними даними, середня світова частка валової доданої вартості (ВДВ) третинного сектору досягає 64%. В економіці Люксембургу – становить 86,3% ВВП, Кіпру – 81,2%, Фінляндії і Франції – 79,2%, Сполученого Королівства – 78,2%, США – 77,4%, Німеччини – 72,7%, Австралії – 69,5%, Канади – 70,3% [12]. При цьому у США на сферу послуг припадає близько 80% робочих місць, зайнято більше 85% кадрів вищої кваліфікації, зосереджено 40% основних виробничих фондів. Аналогічна тенденція спостерігається і в країнах Західної Європи, де в третинному секторі працює більше 66% загального числа зайнятих. У країнах ЄС на сферу послуг припадає 65–75% ВВП і 65% зайнятих. В Японії – 62 і 60% відповідно. У світовому масштабі в обслуговуванні розміщено 40% прямих іноземних інвестицій. У загальному торговому експорті частка послуг дорівнює 20%, а вартість швидко зростає, за тридцять років збільшившись у 15 разів – з \$155 млрд. (1975 рік) до \$2,5 трлн.

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

(2005 рік). Слід зауважити, що в Україні частка ВДВ послуг у ВВП має досить вагомий рівень (64,4%) і наближається до нормативного значення, вказуючи на поступове набуття характерних ознак країни з сервісною економікою [14].

Виходячи з концепції соціальної держави, або держави загального добробуту, суспільна діяльність має бути спрямована на забезпечення високого рівня життя та всебічної безпеки населення. В теоретико-методологічному розумінні соціальною визнається держава, яка окрім створення прогресивного суспільно-гуманітарного простору, сприятливого для розвитку творчих здібностей особистості та задоволення матеріально-духовно-соціальних потреб населення, забезпечує справедливий перерозподіл доходів між соціальними групами та захист громадян від негативних аспектів механізму ринкової економіки. Сучасні вчені відносять соціальну державу до найдосконалішого за всю історію розвитку людської цивілізації типу конституційно-правової системи [9, т. 2, с. 336]. На думку Л.М. Кочетової, генезис соціальної держави невіддільний від генезису соціальних функцій, трансформація яких у державні обов'язки і обумовила появу досліджуваного феномена, подальше удосконалення моделей соціальної держави відбувається як реакція на негативні явища (утриманство, небажання працювати, обмеження ініціативи і свободи особистості), що супроводжують надмірну турботу про добробут громадян і необмежений патерналізм [15, с. 14–15]. При цьому згідно з висновками О.А. Александрової істотне зниження соціальних витрат перешкоджає запуску мультиплікативних механізмів, стримуючи рівень і якість економічного зростання через гальмування розвитку наукоємних секторів економіки і посилення залежності економіки та соціальної сфери від слабо контрольованих чинників. Позитивний соціально-економічний ефект у відносно короткі терміни здатне дати послідовне визнання пріоритету суспільного блага із застосуванням ефективних перерозподільних відносин [16, с. 10]. Зважаючи на невіршеність і надзвичайну актуальність проблем побудови соціальної держави в процесі дослідження системи соціального захисту, Т.І. Артьомова зазначає, що на даний час сформульовано дилеми, які не одержали свого однозначного розв'язання дотепер, а саме: соціальна солідарність або індивідуальна соціальна відповідальність, задоволення соціальних потреб колективно або індивідуально, доступ до соціальних фондів для всіх громадян або для окремих категорій [18, с. 110]. На необхідності істотної трансформації соціальних норм, формуванні суспільної довіри та розмежування і чіткої фіксації відповідальності між державою, бізне-

сом і громадськістю наголошується у працях Е.М. Лібанової, В.М. Гейця, Б.М. Даниленка та багатьох інших.

Формальними ознаками формування даного типу політичної організації суспільства є використання 50% державних витрат на соціальні цілі за умови одержавлення 40% (для розвинених країн 35%) ВВП та не перевищення коефіцієнтом диференціації доходів 10% найбагатших і найбідніших верств населення рівня у 8 разів – інакше вірогідним стає виникнення соціального конфлікту [9, т. 2, с. 337]. У буквальному сенсі розуміючи дані, встановлені відповідно до методології МВФ [21], можна зробити висновок про дуже низьку соціальну спрямованість консолідованого бюджету України. Питома вага соціальної допомоги (або, за визначенням МВФ [21, п. 6.67], трансфертів у грошовій та натуральній формах з метою захисту населення в цілому або окремих категорій громадян від певних соціальних ризиків) становить лише 3,4%, у той час як у країнах з розвинутою економікою становить частку, більшу щонайменше у десять разів. Проте слід зауважити, що, по-перше, поріг однієї з формальних ознак соціальної держави взагалі перевищили лише Німеччина (в державному бюджеті якої частка соціальної допомоги становить 55,9%) та Люксембург (із часткою у 51,1%), наближаються до цього рівня Австрія (49,0%), Бельгія (47,1%), Словацька Республіка (45,7%), Франція (45,4%), Нідерланди (45,0%). По-друге, повною мірою встановити величину соціальних витрат держави лише на підставі сум соціальної допомоги неможливо, а надавати оцінку виключно за цією інформацією некоректно. Між тим з упевненістю можна стверджувати, що соціальна політика є однією з невід'ємних складових внутрішньої політики України, а соціальна орієнтація та підвищення якості життя населення становить один з основних напрямів стратегічного розвитку держави.

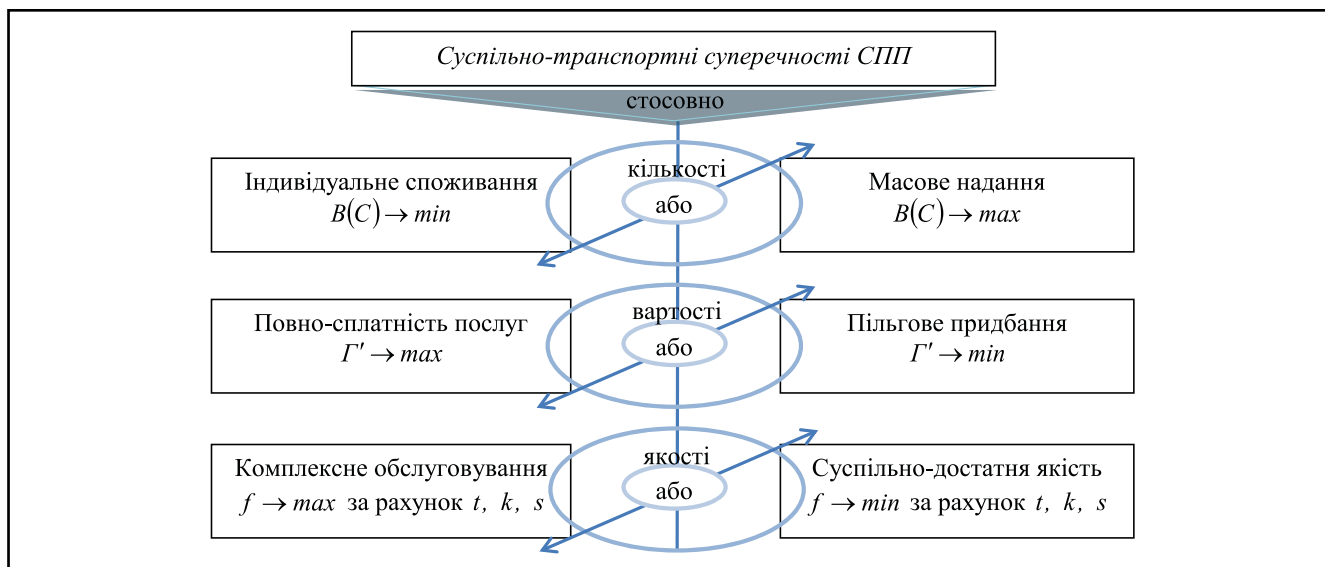
Принципові ідеологічні положення обох концепцій зведено у таблиці.

Теоретичні узагальнення сучасних процесів розвитку свідчать про безумовну одночасну спрямованість економічної системи до набуття ознак сервісної економіки, а суспільного устрою – до формування соціальної держави. Розуміючи суспільно-транспортні вимоги, що висуває середовище згідно з тенденціями, встановленими у концепціях, стає прозорим зміст виникаючих протиріч. При цьому суперечності в межах СПП набувають особливої складності у зв'язку з одночасною соціальною і економічною важливістю транспортного обслуговування для окремих користувачів і для суспільства в цілому.

Перша з невіршених суперечностей зводиться до проблеми вибору між індивідуальним обслуговуванням та масовим

Базові складові концепцій сервісної економіки і соціальної держави

Концепція сервісної економіки	Концепція соціальної держави
Орієнтація на потреби людини (соціальна зорієнтованість)	
Технологізація та інформатизація виробництва	Соціальна справедливість і високий рівень добробуту населення
Діалоговий та інтерактивний виробничо-споживчий зв'язок	Солідарність і субсидіарність взаємовідносин
Індивідуалізація та персоналізація обслуговування	Загальна доступність і суспільно прийнятна якість соціальних благ
Типізація і стандартизація товарних властивостей	



Головні суспільно-транспортні суперечності в СПП

наданням послуг СПП. З одного боку, пасажирські перевезення є необхідною умовою формування соціальних і економічних зв'язків у державі. Легка досяжність територіально розосереджених об'єктів, значна мобільність населення та свобода пересування обов'язкові для забезпечення відповідних сучасному етапу розвитку суспільних процесів, для задоволення не лише матеріальних (переміщення з трудовою, побутовою метою та з метою відпочинку), а й духовних (поїздки культурного, туристичного, пізнавального призначення) потреб спільноти. Завдяки розгалуженості шляхів сполучення поряд із доступністю транспортних засобів послуги СПП набувають ознак масовості та надаються у великій кількості широким колам населення. На формальному рівні вказані тенденції можна позначити як максимізацію виробничо-споживчої $B(C)$ ланки ланцюга кругообігу економічних ресурсів або як: $B(C) \rightarrow \max$. З іншого боку, за вимогами сервісної економіки кожному користувачеві мають бути створені індивідуальні умови для споживання, а транспортні послуги персоналізовані. Лише в такому випадку повною мірою буде забезпечена орієнтація виробництва на потреби людини. Проте врахування особливих запитів кожного індивідуума супроводжується певним виділенням транспортних послуг із сукупності та відокремленим обслуговуванням кожного споживача особисто. Персоналізований підхід вимагає додаткових витрат ресурсів, збільшуючи витрати виробництва і звужуючи обсяги споживання, тобто величина виробничо-споживчої ланки прагне до мінімуму: $B(C) \rightarrow \min$. Таким чином, із вказаного протиріччя виникає перше проблемне питання: або намагатися максимально задовольнити транспортні потреби суспільства, або забезпечувати індивідуальні потреби окремого споживача?

Друга суспільно-транспортна суперечність виникає у випадку необхідності вирішення проблеми повно-сплатного обслуговування або пільгового придбання послуг СПП. Природа даного протиріччя однакова з попереднім, але якщо питання «індивідуальне або масове?» є принциповим, надаючи по-

яснення стосовно «до чого прагнемо?» під час функціонування і в процесі розвитку, то альтернатива «платна або пільгова?» стає одним з інструментів або способів досягнення цільових орієнтирів. З одного боку, однією з базових ознак соціальної держави є загальна доступність соціальних благ, соціальних – у широкому розумінні, у сприйнятті як товарів і послуг, необхідних для задоволення особистих і колективних потреб. Транспортне обслуговування населення є невід'ємною частиною загальної системи взаємодії та задоволення суспільних інтересів, як наслідок доступність послуг СПП стає обов'язковою вимогою формування адекватних вимогам соціальної держави суспільно-транспортних відносин. В економічному сенсі доступність забезпечується головним чином вартісними характеристиками споживання (в умовах високих цін зменшується, при наданні знижок зростає), а в філологічному – взагалі є синонімом поняття «дешевий». Тому широке застосування пільг на пасажирські перевезення, або іншою мовою виключних і найбільш привабливих для користувача цінових умов, є необхідним, а в окремих випадках єдиною можливістю забезпечення доступності. Повертаючись до ланцюга кругообігу економічних ресурсів, це означає мінімізацію вартісної ланки, тобто: $\Gamma' \rightarrow \min$. З іншого боку, зацікавленість підприємств СПП до максимального задоволення особистих вимог індивідуумів виникає лише у випадку здобуття перевізниками очевидних економічних вигід. Отримання вигід, зокрема у вигляді прибутків, можливе в умовах сплати пасажиром повної вартості спожитих послуг. При цьому чим з більших властивостей формується транспортне обслуговування, чим вищі вимоги висуває користувач, тим суттєвішими стають витрати споживання, збільшуючи грошові потоки виробників, або: $\Gamma' \rightarrow \max$. Як наслідок, з другого протиріччя слідує наступне проблемне питання: або створювати умови для організації перевезень за пільговими умовами та зниженими тарифами, або спрямовувати економічні відносини на персоналізацію пропозиції і повну оплату спожитих послуг?

Третя суспільно–транспортна суперечність, розв'язуючи проблему комплексного обслуговування або обслуговування з суспільно–достатнім рівнем якості, логічно уточнює зміст попередніх двох та демонструючи ін. спосіб вирішення принципового завдання (забезпечення індивідуального або масового обслуговування). З одного боку, в умовах соціалізації економічної системи питання якості має обмежений характер. Так, наголошується на безумовній потребі в якісних шляхах сполучення, комфортних та безпечних транспортних засобах, високопрофесійному обслуговуючому персоналі, додаткових зручностях для особливих категорій пасажирів, але при цьому не мається на увазі створення виключних умов споживання для кожного користувача. Загальні виробничо–споживчі характеристики спрямовуються до достатнього для суспільства мінімуму, виходячи з раніше відміченої потреби щодо освоєння простору, соціально важливою властивістю стає відстань переміщення, у меншому ступені – параметри часу, тобто функція транспортного обслуговування обмежено зменшується: $f \rightarrow \min$ за рахунок t (час), k (комфорт), s (сервіс). З іншого боку, в умовах розвитку сервісної економіки, розширення споживчих можливостей і, як наслідок, вимог до корисних властивостей послуг саме час (отже швидкість), комфорт і додатковий сервіс для пасажирів набувають особливого значення. Суттєво ускладнюється диференціація транспортного обслуговування, особисті потреби обумовлюють значну персоналізацію функціональних ланцюгів, отже: $f \rightarrow \max$ за рахунок t, k, s .

Висновки

Розглядаючи суспільно–транспортні суперечності у загальному зв'язку і логічній послідовності, формується системне уявлення про спрямованість економічного збалансування: 1) «індивідуалізація споживання – повносплатність послуг – комплексне обслуговування»; 2) «масове надання – пільгове придбання – суспільно достатня якість»; 3) органічне поєднання ідеологічних основ обох концептуальних підходів. Зважаючи на особливості формування постіндустріального суспільства саме третій шлях забезпечення соціально–економічної рівноваги найбільш повно відповідає сучасним вимогам та враховує світові тенденції розвитку. Шлях, утворений у межах концепції сервісної економіки, та шлях, що відповідає вимогам соціальної держави, – дві органічні складові загально–го механізму функціонування і розвитку СПП, і головна складність врегулювання зв'язків між його елементами полягає у визначенні оптимальних меж комерціалізації та соціалізації економічних відносин та встановленні засобів збалансування економічних процесів кожного з зазначених сегментів.

Список використаних джерел

1. Економічна теорія / За ред. В.Д. Базилевича. – К.: Знання–Прес, 2008. – 719 с.
2. Иноземцев В.Л. Современное постиндустриальное общество: природа, противоречия, перспектива / В.Л. Иноземцев. – М.: Логос, 2000. – 194 с.

3. Глазьев С.Ю. Теория долгосрочного технико–экономического развития. – М.: ВладДар, 1993. – 310 с.
4. Стрелец И.А. Новая экономика и информационные технологии / И.А. Стрелец. – М.: Изд–во «Экзамен», 2003. – 256 с.
5. Львов Д.С. Экономика развития / Д.С. Львов. – М.: Экзамен, 2002. – 610 с.
6. Геець В.М. Характер перехідних процесів до економіки знань / В.М. Геець // Економіка України. – 2004. – №4. – С. 4–14.
7. Геець В.М. Інноваційні перспективи України: Монографія / В.М. Геець, В.П. Семиноженко. – Харків: Константа, 2006. – 272 с.
8. Чухно А.А. Постіндустріальна економіка: теорія, практика та їх значення для України / А.А. Чухно. – К.: Логос, 2003. – 617 с.
9. Економічний енциклопедичний словник: У 2 т. / [Мочерний С.В., Ларіна Я.С., Устенко О.А., Юрій С.І.]. За ред. С.В. Мочерного. – Львів: Світ, 2005. – Т. 1. – 616 с.; Т. 2. – 568 с.
10. Чернышев Б.Н. Менеджмент в сервисной экономике: сущность и содержание / Б.Н. Чернышев // Проблемы теории и практики управления. – 2004. – №1. – С. 107–113.
11. Кухтинова Л.Г. Экономический механизм управления сферой социальных услуг (теория и практика): автореф. дис.... д–ра экон. наук: 08.00.05 / Кухтинова Л.Г. – Самара, 2007. – 47 с.
12. Сфера услуг: экономика / Т.Д. Бурменко, Н.Н. Даниленко, Т.А. Туренко, Л.Г. Ермакова; под ред. д–ра экон. наук Бурменко Т.Д. – М.: Кнорус, 2006. – 322 с.
13. Services as percent of GDP [Електрон. ресурс] <http://www.theglobaleconomy.com>
14. <http://www.ukrstat.gov.ua/>
15. Кочетова Л.М. Теория и практика социального государства: социально–философский анализ: автореф. дис.... д–ра философии. наук: 09.00.11 / Кочеткова Л.М. – М., 2010. – 45 с.
16. Александрова О.А. Институциональные основы становления социального государства в современной России: автореф. дис.... д–ра экон. наук: 08.00.05 / Александрова О.А. – М., 2009. – 48 с.
17. Сочнева Е.Н. Роль социальной политики в построении социального государства: автореф. дис.... д–ра экон. наук: 08.00.01 / Сочнева Е.Н. – М., 2009. – 49 с.
18. Пріоритети національного економічного розвитку в контексті глобалізаційних викликів: Монографія: у 2 ч. / за ред. В.М. Гейця, А.А. Мазаракі. – К.: Київ. нац. торг.–екон. ун–т, 2008. – Ч. 1 – 389 с.; Ч. 2. – 273 с.
19. Лібанова Е.М. Гуманізм, суспільна інтеграція та соціальний розвиток / Е.М. Лібанова // Демографія та соціальна економіка. – К.: Ін–т демографії та соціальних досліджень ім. М.В. Птухи НАН України. – №2(14). – 2010. – С. 3–15.
20. Новый курс: реформы в Украине 2010–2015. Национальна доповідь / За заг. ред. В.М. Гейця [та ін.]. – К.: НВЦ НБУВ, 2010. – 232 с.
21. Expense // Government Finance Statistics Manual 2001 (GFSM 2001). Ordering Information. International Monetary Fund. – 2001. – December 19 [Електрон. ресурс] <http://www.imf.org/external/pubs/ft/gfs/manual/pdf/ch6.pdf>.
22. Сич Є.М. Пасажирський комплекс залізничного транспорту: розвиток і ефективність: Монографія / Є.М. Сич, В.П. Гудкова. – К.: Вид–во «Аспект–Поліграф», 2004. – 248 с.