

Выводы. Рассмотренные приемы и подходы, связанные с эффективностью и устойчивостью менеджмента показывают многогранность и многовариантность задач, стоящих перед исследователями, экономистами и управленцами всех уровней. Некоторые из этих задач противоречат друг другу и это нормально. Ведь развитие осуществляется в постоянном устранении (сглаживании) существующих и вновь возникающих противоречий (диалектика). Сейчас можно сказать, что буквально все приведенные относительные показатели (в том числе и рентабельность) с математической точки зрения некорректны, так как не учитывают нелинейность экономических процессов, их синергизм.

Менеджеру приходится постоянно учитывать многие факторы, влияющие на производительность и эффективность работы предприятия не дожидаясь наших и других исследований. Поэтому, понимая сущность производительности, можно обратить внимание на формулу (4), имеющей в своем составе постоянную величину, равную единице. Вербальная трактовка данного выражения, хотя и будет носить некоторый односторонний характер, представляется следующим образом: чем выше прибыль, получаемая за счет роста объемов производства при постоянных затратах, тем меньшими будут расходы в этих условиях и тем выше будет производительность и эффективность производства.

Предложенный показатель функционирования предприятия позволяет определять качество системы менеджмента и оценивать не только конечный результат по достижению поставленной цели, но и давать текущую оценку функционирования системы менеджмента при необходимости корректировки целедостижения объекта управления в выгодном для ЛПР направлении.

Список источников

1. Михеев Д. Эффективность труда – ключевой приоритет // Д. Михеев // *Экономист*. – 2008. – № 3. – С. 32-37.
2. Михеев Д. Эффективность труда – ключевой приоритет [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://institutiones.com/industry/1115-effektivnost-truda-klyuchevoj-prioritet.html>.
3. Мацкуляк И. Производительность труда: сущность, формы проявления, уровень / И. Мацкуляк // *Экономика бизнеса* – 2009. – №9 (9275). – С. 27-31.
4. Овчинникова Т.И. Производительность труда и эффективность управления производством / Т.И. Овчинникова // *Кадры предприятия*. – 2005. – №5. – С. 37-42.
5. Современная концепция производительности [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.hrliga.com/index.php?module=profession&op=view&id=447>.
6. Грейсон Дж.О. Американский менеджмент на пороге XXI века / Дж.О. Грейсон, К. Дейл – М.: Экономика, 1991. – 342 с.
7. Бодди Д. Основы менеджмента / Дэвид Бодди, Роберт Пэйтон: пер. с англ./ Под ред. Ю.Н. Контуревского. – СПб: Питер, 2005. – 816 с.
8. Лифшиц В. Эффективность / В. Лифшиц // *Менеджер*. – 1990. – № 1, – С. 28-33.
9. Глущенко В.В. Разработка управленческого решения. Прогнозирование – планирование. Теория проектирования экспериментов. / В.В. Глущенко, И.И. Глущенко – Железнодорожный (Моск. обл.): ТОО НПЦ «Крылья», 1997. – 400 с.
10. Василенко В.А. Производительность и эффективность производства как парадокс имплементации / В.А. Василенко // *Ученые записки Таврического национального университета им. В.И. Вернадского*. – 2011. – Т. 24 (63). – №4. – С. 47-57.
11. Архипов В. Стратегическая эффективность управленческих решений / В. Архипов // *Проблемы теории и практики управления*. – 1996. – № 5. – С. 117-122.
12. Фатхутдинов Р.А. Производственный менеджмент: [Учебник для вузов] / Р.А. Фатхутдинов М.: Банки и биржи ЮНИТИ, 1997. – 447 с.
13. Журавель В.И. Основы менеджмента в системе здравоохранения: [монография] / В.И. Журавель – Чернигов, «Деснянская правда», 1994. – 335 с.
14. Бовыкин В.И. Новый менеджмент: управление предприятиями на уровне высших стандартов. Теория и практика эффективного управления / В.И. Бовыкин – М.: ОАО Изд-во «Экономика», 1997. – 368 с.
15. Гончарук В.А. Маркетинговое консультирование / В.А. Гончарук – М.: Дело, 1998. – 248 с.
16. Карлоф Б. Деловая стратегия / Б. Карлоф : Пер. с англ. / Научн. ред. и авт. послесл. В.А. Приписнов. – М.: Экономика, 1991. – 238 с.
17. Карлоф Б. Вызов лидеров. / Б. Карлоф, С. Седеборг: Пер. с швед. – М.: Дело, 1996. – 352 с.
18. Василенко В.А. Менеджмент устойчивого развития предприятий: [монография] / В.А. Василенко – К.: ЦУЛ, 2005. – 644 с.
19. Василенко В.А. Текущая диагностика устойчивости производственного процесса / В.А. Василенко // *Культура народов Причерноморья*. – 2005. – №65. – С. 125-129.
20. Василенко В.А. Диагностика устойчивого развития предприятий [монография] В.А. Василенко. – К.: ЦУЛ, 2006. – 187 с.
21. Василенко В.А. Производительность и эффективность производства как парадокс имплементации / В.А. Василенко // *Ученые записки Таврического национального университета им. В.И. Вернадского*. – 2011. – Т. 24 (63). – №4. – С. 47-57.

В. Данилко
В. Кучменко
м. Житомир

МОДЕЛЮВАННЯ МЕХАНІЗМУ УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНОЮ СИСТЕМОЮ МІСТА

Вступ. Перехід країни до ринкової економіки призвів до наступних змін у транспортній системі: скасування державного фінансування, поява приватного сектора, передача відповідальності за роботу пасажирського транспорту місцевим громадам. Безпрецедентне зростання автомобілізації населення, збільшення соціальної неоднорідності суспільства, загострення екологіч-

них проблем ставлять перед місцевими громадами, нові вимоги до організації роботи міського пасажирського транспорту (МПТ). Недостатнє фінансування, відставання в формуванні нормативно-правової бази, відсутність досвіду управління транспортними системами в нових соціально-економічних умовах призвели до серйозної кризи в цій сфері.

Мета дослідження – запропонувати методи вдосконалення управління соціально-економічною системою пасажирського транспорту на муніципальному рівні, заснованих на дослідженні системних зв'язків і закономірностей функціонування МПТ.

Аналіз публікацій. Проблематику комплексотворення та регіонального розвитку досліджували О.І.Амоша, М.П.Бутко, В.М.Геєць, М.І.Долішній, С.І.Дорогунцов, Ф.Д.Заставний, С.М.Злупко, С.І.Ішук, М.А.Козоріз, Т.В.Пепа, В.І.Пиля, С.М.Писаренко, В.А.Поповкін, Д.М.Стеченко, А.М.Федорищева, Л.Г.Чернюк, М.Г.Чумаченко, О.І.Шаблій та ін.

Постановка задачі. Процеси реформування та пошуку ефективних форм управління МПТ в розвинених зарубіжних країнах почалися в 70-х роках ХХ століття у зв'язку зі зростанням автомобілізації населення. Сучасні проблеми пов'язані з визначенням ролі і рівня державного управління транспортними системами в умовах зростаючих витрат на їх утримання, екологічними збитками від автомобільного транспорту, вирішенням соціальних питань, економією ресурсів і т.п.

Сучасні тенденції реформування МПТ в розвинених країнах і задекларовані Міжнародним союзом громадського транспорту, принципи організації громадського транспорту припускають як основних цілей, сталий розвиток суспільства і поліпшення якості життя людини. Очевидно, що здійснення цих принципів вимагає розгляду завдань управління МПТ в контексті загальноміських та загальнодержавних цілей [1, 2].

Результати дослідження. Сучасний етап у розвитку міського пасажирського транспорту (МПТ) в Україні можна охарактеризувати як «продовження входження в ринок». У 1990-х рр. у зв'язку з переходом економіки країни до ринкової форми господарювання розпочався процес реформування МПТ. У цей період відбувалися зміни форм власності, системи управління транспортом та законодавчої бази, що регламентує транспортну діяльність [1, 3, 4].

Рівень транспортного обслуговування населення в соціальному секторі постійно знижується внаслідок скорочення чисельності парку транспортних засобів, який призводить до зменшення числа виконуваних рейсів і, отже, збільшення інтервалів руху. Перевезення пасажирів в цьому секторі є комерційно неефективними. У соціальному секторі практично відсутня конкуренція між перевізниками і, як правило, не застосовуються конкурсні процедури при розподілі маршрутів, за винятком окремих випадків.

З одного боку, розвиток приватного сектора дозволило згладити негативні наслідки, викликані скороченням обсягів перевезень у соціальному секторі. З іншого боку, виникли такі проблеми: відносини приватних перевізників з місцевими органами влади в ряді регіонів країни носять характер деякого протистояння; різко збільшилася чисельність парку транспортних засобів, що працюють на міській маршрутній мережі, що перевищила в ряді міст проектні навантаження транспортної інфраструктури.

Причини, які обумовлюють критичний стан МПТ, можна умовно розділити на зовнішні і внутрішні. Зовнішні причини визначаються політичною та економічною ситуацією в країні, умовами, в яких функціонує МПТ і вимогами до його послуг. Основними проблемами є: недосконалість і суперечності у чинному законодавстві; зниження державних інвестицій у розвиток транспорту; зменшення обсягів виробництва транспортних засобів для МПТ; зростання автомобілізації населення; зростання рухливості населення через збільшення економічної активності; збільшення і розширення

спектру вимог до роботи МПТ (за ціною, швидкістю, комфортністю, безпекою і т.п.) [2, 5].

Недосконалість та протиріччя в чинному законодавстві ускладнюють введення конкурсної системи допуску операторів на міські маршрути, використання договірної основи їх взаємовідносин з міськими адміністраціями та інших прийнятих у світовій практиці методів організації роботи МПТ в умовах ринкових відносин.

Аналіз результатів роботи МПТ країни дозволяє відзначити, що централізація управління в містах з соціально-орієнтованою організацією забезпечує: менше зростання вартості проїзду та більш нижчий середній тариф на проїзд в муніципальному (комунальному) і приватному транспорті; використання більшої кількості автобусів великої та особливо великої місткості; більшу частину перевезень пасажирів, які користуються правом пільгового та безкоштовного проїзду.

З метою посилення привабливості громадського транспорту для населення застосовуються: високий рівень комфорту та безпеки, використання зручних, сучасних транспортних засобів; суворе дотримання графіків руху та високу якість обслуговування пасажирів; максимальна ступінь інформованості населення про послуги МПТ; зручні умови і засоби пересадки; гнучка система оплати проїзду (знижки, пільгові проїзні квитки, єдині квитки на всі види транспорту); різноманіття методів пріоритету руху громадського транспорту [1, 6].

Великих увагу, яка приділяється питанням екології, соціальної орієнтації роботи МПТ і досвіду з обліку вимог містобудування, говорить про все більше наближення управління МПТ до задоволення вимог навколишнього середовища, до усвідомлення необхідності комплексного підходу до вирішення проблем МПТ і, в кінцевому підсумку, до встановлення в якості головного пріоритету розвитку МПТ підвищення якості життя людини.

Залежно від рівня державного управління і рівня розвитку ринкових відносин виділяють три базових економічних моделі організації МПТ:

1. Адміністративна модель. Особливістю цієї моделі є переважне використання адміністративних важелів управління МПТ. Транспортні підприємства можуть виграти право на обслуговування одного або декількох маршрутів міста на конкурсній основі, отримуючи при цьому фіксовану оплату за роботу. Всі інші функції від розробки маршрутів до збору плати за проїзд бере на себе адміністрація міста.

2. Вільний ринок. Характеризується перевагою ринкових механізмів регулювання МПТ. Участь міської влади в управлінні громадським транспортом обмежується тільки контролем технічного стану рухомого складу і кваліфікації водіїв. Всі питання, пов'язані з визначенням маршрутів, розкладів руху, видами використовуваних транспортних засобів, установкою тарифів і т.п.

3. Регульований ринок, до якого відноситься все різноманіття форм відносин між адміністрацією міста і перевізниками, яке знаходиться між двома крайніми моделями і визначається в кожному конкретному випадку залежно від завдань, умов, можливостей та інтересів обох сторін. Регульований ринок передбачає договірні відносини між адміністрацією міста і перевізниками та різні види контрактів [7, 8, 9].

Для систематизації та структуризації знань про досліджувану предметної області нами було використано когнітивний підхід виходячи з призначення МПТ на основі наступних принципів.

1. МПТ розглядається як єдина структурно-функціональна система (безвідносно до наявних організаційних, управлінських, економічних або будь-яким іншим підходам та поглядам на систему МПТ), призначена для задоволення потреб населення у

фізичному переміщенні по території міста. Розгляду підлягає весь спектр завдань управління, які вирішуються для досягнення мети МПТ. В рамках системи МПТ виділяються суб'єкти - безпосередні учасники відбуваються в ній. Розглядаються їхні цілі, інтереси і функції, визначається характер їх взаємодії.

2. Розглядаються можливі економічні моделі організації системи МПТ, рівні та об'єкти управління.

3. Зовнішнє середовище представляється безліччю факторів, які визначають умови її функціонування та розвитку і яким-небудь чином впливають на параметри суб'єктів МПТ. Розгляду підлягають фактори зовнішнього середовища, які відносяться до різних рівнів - місто, регіон, країна і їх взаємодія з системою МПТ.

4. Подальша деталізація подання знань про структуру та взаємодії суб'єктів МПТ передбачає виявлення всіх параметрів і їх взаємодії, а також взаємодії з факторами зовнішнього середовища. Ступінь деталізації повинна визначатися досліджуваними завданнями і бути відкрита для доповнень і уточнень знань. Зростаюча динаміка процесів життєдіяльності суспільства і висунення на порядок денний як основну мету поліпшення якості життя людини вимагають більш детального обліку всіх особливостей функціонування МПТ і його відповідності вимогам.

Аналіз взаємодії суб'єктів МПТ дозволив виявити, що в основному воно сконцентроване в точках догикі їх цілей та інтересів: на ринку послуг МПТ при виборі населенням способу переміщення; на ринку пропозицій муніципальних транспортних підприємств і приватних операторів при допуску перевізників на ринок послуг МПТ.

На рівні вибору способу переміщення вирішуються питання: наскільки послуги МПТ відповідають попиту населення, наскільки ефективно МПТ змагається з індивідуальним транспортом та іншими способами переміщення. При цьому з одного боку виступає населення зі своїми потребами (мета, мотивація), можливостями здійснення пересування (платоспроможність, наявність інших засобів пересування, тощо). З іншого боку виступають перевізники і адміністрація міста, які пропонують спектр послуг МПТ (маршрути, тарифи, регулярність руху, якість тощо). Крім того, від діяльності міської влади залежать умови руху по місту (швидкість, наявність «пробок», стан вулично-дорожньої мережі (ВДМ) і т.п.) і можливості для використання альтернативних способів переміщення (наявність стоянок, парковок, велосипедних доріжок і т.п.).

Конкуренція на ринку транспортних послуг йде між різними перевізниками МПТ і альтернативними варіантами переміщення (індивідуальний транспорт, легкове таксі, велосипед, піші переміщення «за пасажира»).

Для моделювання процесу вибору населенням способу переміщення запропоновано взяти за основу критерій вибору з роботи А.С. Михайлова [10]. Підхід А.С. Михайлова обраний з таких міркувань: рухливість на МПТ досліджується в сукупності з альтернативними способами пересування; використання критерію вибору повністю відповідає підходу, обраному в даному дослідженні - на основі когнітивного аналізу, логіка якого вимагає дослідження процесу в точці взаємодії пасажира і перевізника; в критерії охоплено значне число параметрів з тих, які впливають на вибір способу пересування і тим самим визначають структуру і кількісні параметри рухливості населення.

Метод А.С. Михайлова являє собою узагальнення теоретичних підходів інституціоналізму, маркетингу та термодинамічного аналізу економічних систем і формулюється наступним чином: поведінка суб'єкта переміщення в середньому по системі в сталому режимі

раціонально за критерієм мінімальних трансакційних витрат (T_{TP}), які включають в себе вартісні витрати (C), пов'язані з реалізацією даного переміщення, і витрати часу (T). Вартісна частина трансакційних витрат приводиться до тимчасової через вартість часу суб'єкта переміщення, у якості якої використовується його душевий дохід ($D_{душ}$ грн./год):

$$T_{TP} = T / D_{душ}; \quad (1)$$

Другий доданок в даному виразі визначається як час, необхідний суб'єкту переміщення для компенсації вартісних витрат.

Прагнення населення до мінімізації трансакційних витрат призводить до того, що вибирається той спосіб переміщення, для якого значення T_{TP} буде мінімальним.

У розгорнутому вигляді цей критерій для будь-якого способу переміщення представляється наступним чином:

$$K = T_1 + T_2 * L + \frac{B_1 * L + B_2}{D_{душ}} \quad (2)$$

де: T_1 - витрати часу, що не залежать від відстані переміщення, год.;

T_2 - витрати часу на одиницю довжини переміщення, год. / км;

L - відстань переміщення;

B_1 - вартісні витрати на одиницю довжини переміщення, грн. / км;

B_2 - вартісні витрати, які не залежать від відстані переміщення, грн.;

$D_{душ}$ - душевий дохід суб'єкта переміщення.

Крім того, в даному критерії враховуються і психологічні витрати, що характеризують різницю в психологічному сприйнятті людиною різних способів переміщення і витрат, які виражаються відповідними коефіцієнтами P_i .

На основі цієї формули вирази для критеріїв ефективності різних способів пересування: пішки ($K_{пш}$), на МПТ ($K_{МПТ}$) і на індивідуальному транспорті (K_{IT}) мають вигляд:

$$K_{пш} = P_{пш} * \frac{1}{V_{пш}}; \quad (3)$$

$$K_{МПТ} = \frac{2 * P_{пш}}{3 * P_{MM} * V_{пш}} + \frac{P_{оч} * I_{рух}}{2} * \frac{L}{V_{МПТ}} + \frac{T_{тар}}{D_{душ}}; \quad (4)$$

$$K_{IT} = \frac{2 * P_{пш} * L_{парк}}{V_{пш}} + \frac{P_{IT} * L}{2} + \frac{P_{НА} * S_{1км} * L}{D_{душ}} + \frac{B_{ВП} + P_{нос} + B_{нос}}{D_{душ}}; \quad (5)$$

де: $V_{пш}$, $V_{МПТ}$, V_{IT} - швидкості пішого переміщення, переміщення на МПТ і індивідуальному транспорті, км/год.

P_{MM} - щільність маршрутної мережі, км/км²;

$I_{рух}$ - інтервал руху транспортних засобів МПТ, хв.;

$L_{парк}$ - середня відстань до місця паркування автомобіля, км;

$S_{1км}$ - ставка перемінних витрат на 1 км пробігу, грн./км;

$T_{тар}$ - тариф в МПТ, грн.;

$B_{ВП}$ - витрати на переміщення, грн.;

$B_{нос}$ - поставлені витрати, тобто витрати особи пов'язані із здійсненням визначеної діяльності, грн.;

$P_{пш}$, $P_{МПТ}$, P_{IT} , $P_{оч}$, $P_{НА}$, $P_{нос}$ - коефіцієнти психологічної оцінки відповідно переміщення пішки, на МПТ,

на індивідуальному транспорті, очікування транспортно-го засобу, неадресних і поставлених витрат.

Інтервал руху транспортних засобів МПТ розрахо-вується наступним чином:

$$I_{рух} = \frac{L_{MM}}{N_{PC} * V_{МПТ}}, \quad (6)$$

де: L_{MM} – довжина маршрутної мережі МПТ, км;
 N_{PC} – число експлуатаційних одиниць рухомого складу;
 $V_{МПТ}$ – експлуатаційна швидкість руху транспортних засобів, км/год.

Поставленні витрати розраховуються за формулою:

$$B_{noc} = \frac{\frac{B_{авт}}{T_{сл}} + B_{рік}}{N_{рік}}, \quad (7)$$

де: $B_{авт}$ – середня вартість легкового автомобіля, грн.,
 $T_{сл}$ – середній термін служби автомобіля, років,
 $B_{рік}$ – річні постійні витрати на автомобіль, грн.,
 $N_{рік}$ – середня кількість поїздок в рік, од.

$$N_{рік} = L_{рік} / L_{ср}, \quad (8)$$

де: $L_{рік}$ – річний пробіг автомобіля, км;

$L_{ср}$ – середня відстань переміщення, км.

Таким чином, в [11] визначені залежності і виділені наступний набір чинників, що впливають на структуру попиту:

1. Містобудівні фактори, представлені формою закону розподілу відстані переміщення, його середньою величиною і дисперсією;

2. Соціально-економічні параметри населення, представлені формою закону розподілу душевого доходу, його середньою величиною і дисперсією;

3. Техніко-економічні параметри МПТ: щільність маршрутної мережі; сумарна довжина маршрутної мережі; експлуатаційна кількість одиниць рухомого складу; експлуатаційна швидкість і швидкість сполучення на МПТ; вартість проїзду на МПТ;

4. Можливості впровадження індивідуального транспорту: середня відстань до місця паркування; швидкість легкового автомобіля в потоці; ставка змінних витрат на 1 км пробігу власного автомобіля; вартість легкового автомобіля; величина річних постійних витрат на експлуатацію легкового автомобіля; середня кількість поїздок на рік на особистому автомобілі; вартість постійних витрат на 1 поїзду в особистому автомобілі.

Таким чином, економічна модель організації та умови допуску на ринок транспортних послуг визначають багато параметрів МПТ, які не є безпосередньо показниками для споживачів даних послуг, а визначають фактори внутрішніх процесів, які в підсумку відбиваються на параметрах МПТ для користувачів, перспективи розвитку системи МПТ, параметрах навколишнього середовища.

Висновки. Аналіз досвіду використання різних моделей організації МПТ в різних містах і на різних етапах реформування МПТ дозволив зробити такі висновки:

1. Майже усі міста пройшли або ще перебувають у процесі реформування МПТ.

2. У великих містах розвинених країн реформування МПТ здійснюється в напрямку від адміністрати-

вної моделі організації до регульованого ринку з подальшим посиленням адміністративного управління.

3. Переважною моделлю організації МПТ є регульований ринок з усім різноманіттям форм взаємодії адміністрації міста і транспортними підприємствами.

Таким чином, використання адміністративної моделі виправдано при наявності в бюджеті міста достатніх коштів для фінансування МПТ, яке обов'язково має включати не тільки субсидії перевізникам, а й витрати на розробку і підтримку високого рівня розвитку системи МПТ.

Регульований ринок надає можливість, враховуючи всі «плюси» і «мінуси» розглянутих моделей та умови конкретного міста, вибирати відповідний для вирішення поставлених завдань управління спосіб поділу функцій між адміністрацією міста і перевізниками.

Залежно від рівня розвитку МПТ можна здійснювати ранжування параметрів МПТ, які передбачається досягти або поліпшити: транспортна доступність (щільність і зв'язність маршрутної мережі); тарифи (вартість проїзду, наявність пільг і зніжок); кількість транспортних засобів; швидкість пересування (загальний час пересування, інтервали руху, швидкість руху транспортного засобу); якість обслуговування (регулярність руху, наповнюваність салонів, наявність інформації, квиткова система); комфортність (зручні умови посадки, зручності для інвалідів, наявність кондиціонерів і т.п.).

Список джерел

1. Бутко М.П. Регіональні особливості економічних трансформацій в перехідній економіці / М.П. Бутко. – К.: Знання України, 2005. – 476 с.
2. Блудова Т. Глобалізація транспортної системи та поняття «транзитний потенціал країни» / Т. Блудова // Економіка України. – 2006. – №10. – С.73-78
3. Габарда Д. Новые транспортные системы в городском общественном транспорте / Д. Габарда. – М.: Транспорт, 1990. – 216 с.
4. Евсюков М.В. 2000 год: надемся, что хуже не будет М.В. Евсюков // Автомобильный транспорт, 1999. – №12. – С. 2-5.
5. Ефремов И.С. Теория городских пассажирских перевозок / И.С. Ефремов, В.М. Кобозев, В.А. Юдин. – М.: Высшая школа, 1980. – 584 с.
6. Леонтьев Р.Г. Формирование единой региональной транспортной системы (программно-целевой подход) / Р.Г. Леонтьев. – М.: Наука, 1987. – 151 с.
7. Лукинский В.С. Логистика автомобильного транспорта: концепция, методы, модели / В.С. Лукинский, В.И. Бережной, Е.В. Бережная и др. – М.: Финансы и статистика, 2000. – 280 с.
8. Матвеев П.И. Системы поддержки принятия решений регионального уровня. Идентификация систем и задачи управления (SICPRO'2000) / П.И. Матвеев. – Междунар. конф., г. Москва, 26-28 сентября 2000 г. – М.: ИПУ РАН, вып. на CD-ROM. – С. 707-713.
9. Пашенко Ю.Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України / Ю.Є. Пашенко. – К.: Науковий світ, 2003. – 467 с.
10. Перехідна економіка / В.М. Гесць, Є.Г. Панченко, Е.М. Лібанова та ін.; За ред. В.М. Гейця. – К.: Вища шк., 2003. – 591 с.
11. Михайлов А.С. Управление рынком перемещений городского населения / А.С. Михайлов. – Алматы: НИЦ Гылым, 2003. – 237 с.
12. Регіональна політика та механізми її реалізації / За ред. акад. НАНУ М.І. Долішного. – К.: Наукова думка, 2003. – 503 с.