

РОЗДІЛ 4. ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ

ІНТЕГРАЦІЯ УКРАЇНИ В МІЖНАРОДНУ ТРАНСПОРТНУ СИСТЕМУ ШЛЯХОМ ДЕМОНОПОЛІЗАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

INTEGRATION OF UKRAINE INTO THE INTERNATIONAL TRANSPORT SYSTEM THROUGH DE-MONOPOLIZATION OF RAILWAY TRANSPORT

У статті розглянуто питання монополізму на залізничному транспорті. Природні монополії займають особливе місце серед монопольних структур, вони функціонують у найбільш суспільно значущих сферах діяльності: передачі електричної й теплової енергії, залізничних перевезеннях, обслуговуванні транспортних терміналів, портів, аеропортів, поштовому зв'язку та ін. Визначено, що залізничний комплекс має всі відмінні риси природної монополії, є монополістом у сфері перевезень вантажів на далекі відстані. Функціонування залізничного транспорту у вигляді державної монополії породжує низку проблем, які повинні вирішуватися із застосуванням методів державного регулювання. Прийнято вважати, що природна монополія – це офіційно визнана і немінуча структура будь-якої економічної системи, зумовлена або природними правами монополіста, або міркуваннями вигоди всієї держави.

Ключові слова: природна монополія, держава, залізничний транспорт, державне регулювання, державне управління, ринкові структури.

В статье рассмотрены вопросы монополизма на железнодорожном транспорте. Естественные монополии занимают особое место среди монопольных структур, они функционируют в наиболее общественно значимых сферах деятельности: передаче электрической и тепловой энергии, железнодорожных перевозках, обслуживании транспортных терминалов, портов, аэропортов, почтовой связи и др. Определено, что железнодорожный комплекс обладает всеми отличительными чертами естественной монополии, является монополи-

стом в сфере перевозок грузов на дальние расстояния. Функционирование железнодорожного транспорта в виде государственной монополии порождает ряд проблем, которые должны решаться с применением методов государственного регулирования. Принято считать, что естественная монополия – это официально признанная и неизбежная структура любой экономической системы, обусловленная либо естественными правами монополиста, либо соображениями выгоды всего государства.

Ключевые слова: естественная монополия, государство, железнодорожный транспорт, государственное регулирование, государственное управление, рыночные структуры.

The article deals with the issues of monopolism in railway transport. Natural monopolies occupy a special place among monopoly structures; they operate in the most socially significant areas of activity: transmission of electric and thermal energy, rail transportation, maintenance of transport terminals, ports, airports, postal services, etc. It is determined that the railway complex has all the distinctive features of a natural monopoly, is a monopolist in the field of transportation of goods over long distances. The functioning of railway transport in the form of a state monopoly gives rise to a number of problems that must be solved using state regulation methods. It is considered that a natural monopoly is an officially recognized and inevitable structure of any economic system, due either to the natural rights of the monopolist, or considerations of the benefits of the entire state.

Key words: natural monopoly, state, railway transport, state regulation, state administration, market structures.

УДК 656.2:658.115.31

Цвірко О.О.

д.е.н., головний науковий співробітник відділу макроекономіки та державного управління

Причорноморський науково-дослідний інститут економіки та інновацій

Ілляшенко А.Х.

д.е.н., професор,

професор кафедри публічних, корпоративних фінансів

та фінансового посередництва

Чернівецький національний університет імені Юрія Федьковича

Постановка проблеми. Одним із головних напрямів зовнішньої політики України є прагнення стати повноцінним членом Європейського Союзу (ЄС). Це накладає на країну необхідність виконання низки зобов'язань і серед них – розвиток її залізничного транспорту з метою інтеграції в європейську транспортну систему. У цьому плані адаптація українських залізниць до європейських стандартів є пріоритетною.

Нерідко вважається, що залізничний транспорт України не є монополією, а організацією, що має у своїй структурі природно-монопольну компоненту – експлуатацію залізничних колій, оскільки під час виконання перевезень він конкурує з автомобільним, річковим та авіаційним транспортом. Згідно з економічною теорією, монополією називається абсолютне домінування на ринку, коли

один виробник товарів або послуг забезпечує переважну частину попиту. У цьому плані акціонерне товариство «Укрзалізниця», будучи основним перевізником масових вантажів і пасажирів на далекі відстані, по суті, є монополією.

Проте ступінь розробленості даної проблеми можна оцінити як недостатню, оскільки багатоплановість питань, пов'язаних із регулюванням діяльності природно-монопольного сектору, зумовлена специфічними особливостями кожної окремої природної монополії, а також постійно мінливою економічною і політичною ситуацією. До того ж не можна не відзначити існуючий недолік адекватних теоретичних розробок, необхідних для повноцінного опису процесу функціонування природно-монопольного сектору.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Процеси реформування природних монополій розгляда-

лися в роботах багатьох західних економістів. Серед таких авторів слід передусім виділити класиків західної економічної думки А. Курно, А. Маршалла, Дж.С. Мілля, Т. Фаррера, які почали розробляти теорію природних монополій ще в XIX ст. Серед видатних дослідників проблематики природних монополій XX ст. необхідно відзначити Дж. Бонбрайта, Г. Демсеца, П. Джоскоу, А. Кана, Дж. Саттона, Ж. Тіроля, Р. Уїллі та ін. Деякі з дослідників (В. Баумоль, Г. Демсец, Р. Познер, Р. Уїлліг, В. Шепард) звертали увагу на проблему можливого розвитку конкурентних відносин в окремих сферах природно-монопольного сектору. Вони вважали, що природні монополії в чистому вигляді можуть функціонувати тільки як інфраструктурні мережі, а такі види діяльності, як виробництво, видобуток, ремонт, обслуговування, можуть здійснюватися в умовах конкуренції.

Серед вітчизняних авторів, що спеціалізуються на дослідженні проблеми реформування природних монополій, можна виділити Г.Д. Ейтутіса, О.І. Зоріну, М.А. Окландера, І.О. Жарську, Т.А. Мукмінову, М.В. Макаренко та ін.

Постановка завдання. Метою дослідження є теоретичний аналіз функціонування АТ «Укрзалізниця» як природної монополії, а також можливих напрямів і перспектив її трансформації в ринкові відносини.

Виклад основного матеріалу дослідження. Історично в більшості країн розвиток залізниць йшов шляхом надання прав на їх будівництво багатьом незалежним компаніям. У результаті з'являлися й функціонували безліч ліній, і не було монополії ні на рейки, ні на рухомий склад. Але досить швидко в галузі проявилася тенденція до концентрації, і компанії поглинали одна одну, стаючи монополістами.

Протягом багатьох років традиційно вважалося, що оптимальним для залізничного транспорту є державне управління. Цьому сприяли часта неспроможність конкуренції, регулювання в період Великої депресії, очевидні досягнення радянської індустріалізації, негативні наслідки контролю над фірмами і т. п. Тому до середини XX ст. залізниці були об'єднані й націоналізовані, і до 80-х років минулого століття практично в усіх країнах світу весь залізничний комплекс або основні види його діяльності були природними державними монополіями, а домінуюча роль приватної власності на залізничному транспорті зберіглася тільки у США і Канаді.

Природні монополії займають особливе місце серед монопольних структур, вони функціонують у найбільш суспільно значущих сферах діяльності, таких як передача електричної і теплової енергії, залізничні перевезення, обслуговування транспортних терміналів, портів, аеропортів, поштовий зв'язок та ін. Прийнято вважати, що природна монополія – це офіційно визнана і неминуча структура будь-якої економічної системи, зумовлена або природними правами монополіста, або виго-

дою для всієї держави. Іншими словами, це такий стан ринку, за якого задоволення попиту найефективніше в умовах відсутності конкуренції.

Вперше поняття «природна монополія» було застосовано в 1838 р.

А. Курно, який розглянув установлення контролю над використанням природних ресурсів, звідки й пішла її назва [1]. Через 10 років, у 1848 р.,

Дж.С. Мілля визначив різницю між штучною та природною монополіями [2]. Перша створюється державою, статус закріплюється законодавчими актами, а її можливе скасування сприятиме зростанню національного багатства. На відміну від цього природна монополія існує безвідносно до зусиль держави і закону. Природні монополії відіграють важливу роль у суспільстві і мають велику питому вагу в економіці будь-якої країни, завдяки чьому вони вважаються ринковими структурами.

У Росії залізниця як монополія була визначена ще в 1884 р. [3].

Залізничний транспорт України як природна монополія склався ще в колишньому СРСР унаслідок централізації і концентрації виробництва й управління в умовах тотального планування та переважання державної форми власності. Вважається, що АТ «Укрзалізниця» належить до так званих природних монополій – офіційно визнаної і неминучої структури економічної системи країни, зумовленої міркуваннями вигоди всієї держави. Іншими словами, це такий стан ринку, за якого задоволення попиту найефективніше в умовах відсутності конкуренції.

Залізничний комплекс має всі відмінні риси природної монополії, до яких належать [4; 5]:

- мережевий характер організації ринку, тобто наявність цілої системи ліній, за допомогою яких надається послуга, у тому числі наявність цілісного єдиного комплексу, керованого з єдиного центру в реальному масштабі часу;

- високий бар'єр входження на відповідний товарний ринок, а саме обсяг інвестицій, необхідний для створення альтернативного об'єкта;

- кореляція між обсягом попиту й ефективним розміром виробництва, яка проявляється у зростаючому ефекті масштабу;

- специфічність матеріальних активів та їх вузька спеціалізація;

- низький еластичний попит на продукцію, оскільки вона задовольняє першочергові потреби людей і галузей промисловості, а тому не може бути обмеженою для споживання.

Залізничний транспорт є монополією у сфері перевезень вантажів, перш за все сировинних, на далекі відстані. Це означає, що для споживача прийнятних альтернатив не існує і він змушений оплачувати перевезення за тими цінами, які диктує монополіст. Неможливість заміни цих перевезень будь-якими іншими рівноцінними робить попит на їхню продукцію нееластичним за ціною пере-

зень. Саме це і дає змогу залізницям отримувати монопольний прибуток, зумовлений не зростанням ефективності, а довільним завищенням цін і тарифів. І якщо усунути такого роду монополію об'єктивно неможливо, то без прямого державного регулювання тут, мабуть, не обійтись.

Однією з головних відмінних ознак залізничної монополії є наявність високих бар'єрів для входу в галузь нових фірм, і «висота» цих бар'єрів визначається значними обсягами необхідних інвестицій. Найбільш важливими для залізниць є вкладення в розвиток інфраструктурної мережі. Однак саме вони менш привабливі для інвесторів, що зумовлено тривалими термінами окупності, високим рівнем ризиків, тривалим періодом амортизації основних фондів, а також наявністю численних регулюючих органів у цій сфері діяльності.

Організація роботи залізничного транспорту у вигляді монополії має перевагу потенційних можливостей, що виникають унаслідок економії від масштабу витрат на експлуатацію залізничного транспорту, реконструкцію інфраструктури, великі можливості концентрації і перерозподілу фінансових ресурсів для реалізації великих інвестиційних проектів, розподілу ризику і фінансування нововведень і т. п. «Насправді в розпорядженні монополіста можуть перебувати способи виробництва недоступні або важкодоступні для його конкурентів... Монополія може також мати на порядок більш стійке фінансове положення. Вони самі створюють переваги, які експлуатують» [6]. Окрім того, слід зазначити, що послаблення в податках просять не монополії, а малі підприємства, як менш ефективні.

Функціонування залізниці у вигляді вертикально інтегрованої компанії дає змогу найбільш простим способом узгодити економічні інтереси інфраструктурних об'єктів і підрозділів, що надають послуги перевезення кінцевим споживачам, а їх сумісна діяльність у рамках однієї організації забезпечує гнучкість і надійність усієї системи.

Однак при цьому організація перевізного процесу як природної монополії не представляється самоочевидною. У зв'язку із цим слід указати, що в аналізі природних монополій однією з основних проблем є те, що до теперішнього часу не виділено їх чіткі ознаки і через це нерідко можна об'єктивно відокремити природні монополії від штучних. «Природність» природних монополій часто не визначається рідкістю або унікальністю природних умов і ресурсів, але пов'язана з економічними причинами, коли вважається, що існування такої структури зумовлене міркуваннями вигоди всієї держави. У цьому сенсі монополії залізниць, які традиційно відносять до природних, не є такими, оскільки їх існування не пов'язане з неминучістю, а являють собою результат централізованої адміністративної економічної системи. Підтвердженням цьому служить, наприклад, організація залізничного тран-

спорту у США, Канаді, Мексиці, Аргентині і Бразилії, де природних монополій немає зовсім. У кожній із цих країн конкурують кілька успішних вертикально інтегрованих компаній, які володіють (на правах власності або довгострокової оренди) як інфраструктурою, так і рухомим складом. Наприклад, на залізницях США найбільші залізничні компанії (дороги I класу) конкурують між собою на паралельних напрямках власної інфраструктури. Внутрішньогалузевій конкуренції сприяє також розвинена мережа регіональних і локальних залізниць. Тим самим у США склалася оптимальна організаційна структура галузі, що забезпечує досконалу конкуренцію на ринку транспортних послуг.

Залізниці США є рідкісним винятком із загальносвітової практики: майже у всіх країнах залізнична мережа знаходиться у веденні держави. Причина цього полягає у тому, що залізничні перевезення є одним з основних чинників підтримки розвитку національних економік, а єдина система управління рухом потягів дає змогу ефективніше використовувати пропускну здатність існуючих ліній.

Функціонування залізничного транспорту у вигляді державної монополії породжує низку проблем. Головні серед них: недостатній обсяг інвестицій в оновлення основного капіталу, низькі стимули для зниження експлуатаційних витрат і підвищення ефективності інвестиційних проектів, зростання тарифів, що генерує інфляцію витрат, неринкову поведінку, зловживання монополією владою у взаєминах зі споживачами його послуг. В умовах такої монополії відсутні умови для реалізації більшої частини переваг інституту приватної власності, оскільки існує можливість отримання прибутку завдяки монопольній владі, а не ефективному управлінню.

У більшості країн залізниці у своєму розвитку пройшли через етап націоналізації і/або державного керівництва, проте до початку 80-х років минулого століття на залізницях багатьох країн збитки стали рости, а їх фінансовий стан неухильно погіршувався. Основні причини цих труднощів були дуже схожі: як правило, державні залізниці виявлялися занадто важким тягарем для бюджету країни і, незважаючи на все зростаючу фінансову підтримку з боку держави, їхнє економічне становище тільки погіршувалося. Тим самим практика функціонування залізниць як державних монополій показала свою неефективність, тому знову стала популярною ідея приватизації з метою залучення на залізничний транспорт приватного капіталу.

У залізничному транспорті як галузі економіки практично протягом усієї історії поєднувалися комерційні та соціальні функції. Це не є винятком, оскільки в такому ж становищі перебувають освіта, охорона здоров'я і деякі інші галузі. У них неминуче стикаються або перекриваються сфери діяльності держави зі сферами діяльності приватних і неурядових підприємств. Приклади взаємин

між соціальними і комерційними функціями, між державою і вільним підприємництвом можна знайти в історії багатьох країн. Характер цих відносин дуже різноманітний, і в кращому разі це взаємодія, а в гіршому – конфлікти [7].

Рішення проблем, пов'язаних із монополізмом залізниць, є важливим завданням економічної науки, що не отримала задовільного рішення дотепер [8; 9], і в багатьох країнах діяльність залізниць усе ще жорстко контролюється державою.

Низка економістів рішення проблеми монополізму бачить у його державному регулюванні. Інші ж вважають, що, оскільки державне регулювання не може бути ефективним, держава повинна створювати на таких ринках конкурентне середовище. Нині багато західних учених, що займаються аналізом монопольних ринків, згодні з тим, що всюди, де тільки можливо, необхідно прагнути до конкуренції, нехай навіть далекої від досконалості, а не покладатися на регулювання.

На практиці поєднуються обидва ці підходи, причому, якщо в 60-х роках минулого століття перевага віддавалася прямому державному регулюванню, то починаючи із середини 70-х років усе більше фахівців схиляються до непрямого регулювання монополій, у тому числі шляхом створення інституційного середовища, що заохочує конкуренцію. Теорія регулювання встановлюється, коли державне регулювання залізниць часто виявляється неефективним через відсутність його наукових основ і відповідності завданням процесу їх реформування й розвитку [10; 11]. У зв'язку із цим під час аналізу економічних процесів у сфері залізничного транспорту істотного науково-теоретичного і практичного значення набувають застосування методології інституціональної теорії та розроблення рекомендацій для регулюючих органів на основі досягнень економічної науки.

Для представників інституціонального напрямку в економічній теорії важливий не власне нормативний підхід до сутності поняття природної монополії, а динаміка трансформації відповідного сектору економіки. Для цього в природно-монопольне середовище пропонується впроваджувати елементи контрольованих конкурентних відносин. Однак, як показує досвід низки країн світу, під час реформування природних монополій шляхом утворення нових структур відбувається вертикальна дезінтеграція великих компаній і дроблення монополії на окремі господарючі суб'єкти. У результаті це призводить до збільшення транзакційних витрат і підвищення вартості послуг, що надаються [12].

В інституційній теорії функціонування природної монополії розглядаються у вигляді чотирьох можливих варіантів, які відрізняються характером контрактів між державним і приватним секторами залежно від розподілу повноважень. Два з них – крайні, а саме повністю нерегульовані (приватні)

і повністю державні. Крім них, це природна монополія, яка перебуває у державній власності, але керована представниками приватного сектору (як правило, використовуються концесійні механізми), і природна монополія, жорстко регульована державою (головним чином, через директивне регулювання цін і рентабельність капітальних активів).

Висновки з проведеного дослідження. Зарубіжний досвід регулювання монополій показує, що найбільш ефективним варіантом побудови структур державного управління у цій сфері є створення спеціалізованих органів, незалежних як від регульованих суб'єктів природних монополій, так і, що не менш важливо, від органів державного управління відповідною галуззю. Усе це вимагає створення відповідної чіткої правової бази, оскільки, як відомо, «...регулятори завжди потребують нових регуляторів і самі їх породжують» [13].

Нині у світі практикуються чотири основні методи формування організаційної структури регулюючих органів:

- передача національною залізницею функцій державного регулювання новій структурі (ЕВА в Німеччині);

- створення незалежного відомства (відомства регулювання Великобританії та Австрії);

- розвиток і посилення регулюючих функцій раніше створених державних адміністративних органів (Міністерство земель, інфраструктури і транспорту Японії, Федеральна залізнична адміністрація США);

- створення нового регулюючого органу як реакція на нові вимоги в ході реформи залізниць (SRA у Великобританії, STB у США).

На залізницях можуть застосовуватися такі методи державного регулювання [14]:

- цінове регулювання, здійснюване за допомогою встановлення цін і тарифів або граничного їх рівня. Воно повинно бути спрямоване, перш за все, на припинення або стримування зростання цін на перевезення за одночасного встановлення їх на рівні, достатньому для розширеного відтворення галузі;

- визначення споживачів, які підлягають обов'язковому обслуговуванню, і становлення мінімального рівня їх забезпечення.

Контроль над цінами є одним із головних напрямів державного регулювання монополії. Однак не менш важливо регулювати цінові дискримінації – практику встановлення різних цін на перевезення за умови, що ця відмінність не пов'язана з відповідними витратами. Можливість використання цінових дискримінацій є як у самих перевізників – державних монополістів для збільшення свого доходу, так і у контролюючих їх органів із метою підтримки деяких галузей промисловості.

Державне регулювання монополії залізниць за змістом досить значною мірою має бути зведене до

узгодження економічних інтересів держави та монополії. З погляду інституційної теорії відносини між державою, природною монополією і споживачами її послуг можуть регулюватися «контрактом». Його умови визначаються в процесі узгодження інтересів різних економічних суб'єктів і значною мірою повинні залежати від соціально-економічного становища в країні й економічної стратегії держави.

В організації системи державного регулювання залізничної монополії поряд із державними регулюючими органами та самою регульованою монополією безпосередніми учасниками повинні бути також споживачі її послуг, регіональні органи влади та профспілки. При цьому необхідно вирішити такі завдання: обґрунтувати функціонування в залізничній галузі монопольних сегментів, а також сфер, де конкуренція об'єктивно неможлива; сформувати інституційний механізм державного регулювання монополій; розробити метод визначення тарифів на послуги монопольних структур; виконати оцінку можливих напрямів демонополізації сфери перевезень; оцінити можливість залучення приватних інвестицій у результаті структурних реформ.

Головним інструментом для стримування залізничних монополій є розвиток конкуренції шляхом забезпечення для цього вільного входу на ринок залізничних перевезень. Поряд із цим перешкоджати ціновим та іншим зловживанням монополій покликане антимонопольне регулювання, яке широко використовується в більшості держав. Однак економістами, які є прихильниками вільного ринку, цей захід оцінюється, головним чином, негативно, оскільки, на їхню думку, антимонопольне регулювання призводить до придушення механізмів ринку. «Конкуренція – це процес, а не рівноважний стан, і антимонопольне регулювання часто застосовувалося і застосовується як свого роду економічний кийок, за допомогою якого можна не допустити суперництва і захистити нинішню ринкову структуру від конкуренції» [15].

Створена за допомогою державного втручання в економіку монополія АТ «Укрзалізниця» певною мірою є штучною і суперечить ринку. Її можна віднести до змішаного типу природно-організаційної монополії, тому функціонування АТ «Укрзалізниця» в такому статусі, взагалі кажучи, не представляється безальтернативним, і потенційно вона може ефективно працювати і в умовах конкуренції.

Збереження монопольної структури на залізничному транспорті зумовлює необхідність державного регулювання комерційних відносин між інфраструктурою компанії й операторами. З одного боку, воно повинно мати на меті знизити втрати суспільства, зумовлені монопольною владою, а з іншого – запобігти нанесенню шкоди ефективності та стійкості виробництва самої залізничної галузі. При цьому держава фактично має взяти на себе виконання

тих функцій знаходження економічної рівноваги, які ринок не може реалізувати самостійно.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Бутыркин А.Я. Естественные монополии: теория и проблемы регулирования. Москва : Новый век, 2003. 152 с.
2. Милль Дж.Ст. Основы политической экономии с некоторыми применениями к общественной философии ; пер. с послед. англ. изд. Е.И. Остроградской ; под ред. О.И. Остроградского ; Южно-Русское книгоизд-во Ф.А. Иогансона. Киев ; Харьков : Тип. И.И. Чоколова, 1896.
3. Токарский Н.Д. Железнодорожная монополия. Санкт-Петербург, 1884.
4. Кравченко Ю. Ринкам природних монополій – ефективно регулювання. *Економіка України*. 2006. № 6. С. 12–19.
5. Студенцов В. США: поиски оптимального режима отраслевого регулирования. *Плановое хозяйство*. 1990. № 12. С. 102–109.
6. Шумпетер Й. Капитализм, Социализм и Демократия ; пер. с англ. ; предисл. и общ. ред. В.С. Автономова. Москва : Экономика, 1995. 540 с.
7. Реформирование железнодорожного транспорта. Уроки мирового опыта. URL : <http://www.poria.ru/journal/rgd.doc>
8. Galbraith J.K. Economics and the public purpose. Houghton mifflin company. Boston, 1873. P. 367–379.
9. Людвиг фон Мизес. Либерализм (Liberalismus). Москва : Социум, 2007. 344 с.
10. Qingzhong L. On Chinese railways government regulatory system reform. *Chinese Railways. Publisher: Scientific & Technological Information Research Institute*. 2002. № 2. P. 21–24.
11. Реформа государственного регулирования на железных дорогах Китая. *Железные дороги мира*. 2004. № 1. С. 20–22.
12. Кибалов Е.Б., Кин А.А. Реформа железнодорожного транспорта России: теория, практика, перспективы. *Регион: экономика и социология*. 2011. № 2. С. 175–192.
13. Рэнд М. Апология капитализма. Москва, 2003. С. 51.
14. Дюбанов М.А. Проблемы реформирования естественных монополий: железнодорожный транспорт. *Проблемы современной экономики*. 2009. № 3 (31). С. 77–79
15. Арментано Д. Антитраст против конкуренции. Москва : ИРИСЭН, 2008. С. 18.
16. Базилевич В.Д., Филюк Г.М. Природні монополії. Київ : Знання, 2006. 367 с.
17. Шиш В.О. Особливості розробки Генеральної схеми розвитку залізничного транспорту України до 2020 року. *Залізничний транспорт України*. 2009. № 6 (79). С. 38–40.
18. Директива 91/440 Совета ЕС от 29 июля 1991 года, касающаяся развития железных дорог сообщества. *Official*. 1991. № 237. С. 25–28.
19. Петренко Е.А. Реформирование железнодорожного транспорта – теория и мировой опыт : монография ; НАН Украины, Институт экономики промышленности. Донецк : Юго-Восток, 2010. 416 с.