

Регіональне управління та місцеве самоврядування

УДК 351.81

Петренко Олександр Миколайович

*доктор технічних наук, доцент,
доцент кафедри електричного транспорту
Харківський національний університет
міського господарства імені О. М. Бекетова*

Петренко Александр Николаевич

*доктор технических наук, доцент,
доцент кафедры электрического транспорта
Харьковский национальный университет
городского хозяйства им. А. Н. Бекетова*

Petrenko Oleksandr

*Doctor of engineering, Associate Professor,
Associate Professor of the Department of Electrical Transport
O.M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv*

**МОДЕЛІ МУНІЦИПАЛЬНОГО УПРАВЛІННЯ ДІЯЛЬНІСТЮ
МІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ
МОДЕЛИ МУНИЦИПАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ
ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА
MODELS OF MUNICIPAL MANAGEMENT OF URBAN PASSENGER
TRANSPORT**

***Анотація.** В статті досліджено моделі муніципального управління діяльністю міського пасажирського транспорту. Аналіз організаційно-економічних проблем державного регулювання міського пасажирського*

транспорту, дозволив сформувати певне уявлення про сукупність заходів, які необхідно провести, щоб регулювання галуззю не було фрагментарним, а носило комплексний і цільовий характер. З'ясовано, що метою вдосконалення роботи міського пасажирського транспорту в сучасних українських умовах є мінімізація загальних витрат автотранспортних підприємств і максимізація якості транспортного обслуговування населення. Основними завданнями побудови моделей взаємодії між перевізниками та органами муніципального управління є координація роботи міського пасажирського транспорту і створення конкуренції між автотранспортними підприємствами для отримання найбільш якісного, своєчасного і безпечного обслуговування пасажирів.

Ключовими позиціями муніципального управління у створенні та забезпеченні ефективного функціонування господарської системи міського пасажирського транспорту є наступні: забезпечення високої надійності роботи міського пасажирського транспорту; організація зворотного зв'язку з населенням з питань розвитку міського пасажирського транспорту; допуск до транспортного обслуговування висококваліфікованих виконавців з сертифікованими транспортними засобами; створення достатнього нормативно-правового забезпечення, стимулюючого виконання функціональних обов'язків; економічна мотивація належної якості обслуговування; підтримка необхідного рівня інформаційного забезпечення ринку (статистика, інформація про тарифи, послуги і т. д.); відпрацювання цивілізованих механізмів ліквідації конфліктних ситуацій; підвищення рівня самоорганізації суб'єктів ринку; забезпечення учасникам ринку рівних прав і можливостей при відборі кандидатів на обслуговування населення в перевезеннях.

Ключові слова: державне регулювання, муніципальне управління, моделі

взаємодії, міський пасажирський транспорт, транспортна інфраструктура, транспортна система.

Аннотация. В статье исследованы модели муниципального управления деятельностью городского пассажирского транспорта. Анализ организационно-экономических проблем государственного регулирования городского пассажирского транспорта, позволил сформировать определенное представление о совокупности мероприятий, которые необходимо провести, чтобы регулирование отрасли не было фрагментарным, а носило комплексный и целевой характер. Установлено, что целью совершенствования работы городского пассажирского транспорта в современных украинских условиях является минимизация общих затрат автотранспортных предприятий и максимизация качества транспортного обслуживания населения. Основными задачами построения моделей взаимодействия между перевозчиками и органами муниципального управления является координация работы городского пассажирского транспорта и создание конкуренции между автотранспортными предприятиями для получения наиболее качественного, своевременного и безопасного обслуживания пассажиров.

Ключевыми позициями муниципального управления в создании и обеспечении эффективного функционирования хозяйственной системы городского пассажирского транспорта являются: обеспечение высокой надежности работы городского пассажирского транспорта; организация обратной связи с населением по вопросам развития городского пассажирского транспорта; допуск к транспортному обслуживанию высококвалифицированных исполнителей с сертифицированными транспортными средствами; создание достаточного нормативно-правового

обеспечения, стимулирующего выполнения функциональных обязанностей; экономическая мотивация надлежащего качества обслуживания; поддержание необходимого уровня информационного обеспечения рынка (статистика, информация о тарифах, услугах и т. д.); отработка цивилизованных механизмов ликвидации конфликтных ситуаций; повышение уровня самоорганизации субъектов рынка; обеспечение участникам рынка равных прав и возможностей при отборе кандидатов на обслуживание населения в перевозках.

Ключевые слова: государственное регулирование, муниципальное управление, модели взаимодействия, городской пассажирский транспорт, транспортная инфраструктура, транспортная система.

Summary. *Models of municipal management of urban passenger transport are investigated in the article. The analysis of the organizational and economic problems of state regulation of urban passenger transport has allowed to form a certain idea about the set of measures that must be taken so that the regulation of the industry is not fragmentary, but has a complex and purposeful character. It is found that the purpose of improving the work of urban passenger transport in modern Ukrainian conditions is to minimize the total costs of road transport companies and maximize the quality of public transport services. The main tasks of building models of interaction between carriers and municipal authorities are to coordinate the work of urban passenger transport and to create competition between road transport companies to obtain the highest quality, timely and safe passenger service.*

The key positions of the municipal administration in the creation and maintenance of efficient functioning of the economic system of urban passenger transport are as follows: ensuring high reliability of the operation of urban

passenger transport; organization of feedback to the public on the development of urban passenger transport; admission to transport of highly qualified contractors with certified vehicles; creation of sufficient regulatory and legal support, stimulating fulfillment of functional duties; economic motivation for proper quality of service; support of the necessary level of information support of the market (statistics, information on tariffs, services, etc.); working out of civilized mechanisms of elimination of conflict situations; increasing the level of self-organization of market players; providing market participants with equal rights and opportunities when selecting candidates for public transportation services.

Key words: *state regulation, municipal government, models of interaction, urban passenger transport, transport infrastructure, transport system.*

Постановка проблеми. З введенням ринкових відносин у сферу громадських перевезень державне управління процесом пасажирських перевезень, залишається його невід'ємною і обов'язковою частиною. Саме органи державної влади здійснюють організаційно-методичне, інформаційне та фінансове забезпечення структурних елементів транспортної галузі, координуючи тим самим пріоритетні напрямки розвитку галузі, до яких відносяться: компенсація недоотриманих доходів від перевезення пільгових категорій населення; закупівля рухомого складу; оснащення засобами супутникової навігації; впровадження автоматизованої системи оплати проїзду та ін.

Потрібно відзначити, що основними проблемами управління міським пасажирським транспортом сучасних міст є: недостатній розвиток інформаційно-аналітичної системи управління громадським транспортом; відсутність повного моніторингу функціонування всіх одиниць міського пасажирського транспорту; формування та оптимізація єдиної маршрутної

мережі; незадовільне транспортне обслуговування маломобільних груп населення; недостатнє інформаційне забезпечення споживачів пасажирських транспортних послуг та ін. Надійність транспортних послуг залежить від стабільності роботи громадського транспорту, оптимального розкладу руху рухомого складу на маршрутах прямування транспортних засобів строго за розкладом.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні і практичні аспекти управління міським пасажирським транспортом сучасного великого міста висвітлені в працях як зарубіжних, так і вітчизняних вчених. Вагомий внесок у дослідження особливостей впливу держави та органів місцевого самоврядування на міську транспортну систему зробили такі вчені, В.М. Бабаєв [1], М.Н. Бідняк [2], В.В. Біліченко [2], Є.І. Бородін [9], В.В. Волік [3], Н.Т. Гончарук [9], В.П. Ільчук [4], Г.Ю. Кучерук [5], С.А. Легкий [6], С.А. Матійко [7], П.А. Овчар [8], С.М. Серьогін [9], Ю.П. Шаров [9] та ін. Однак, незважаючи на численні дослідження, недостатньо висвітленими залишаються рівень участі органів державної влади і місцевого самоврядування у вирішенні проблем міського пасажирського транспорту, а також відсутність чітких моделей взаємодії органів влади з підприємствами міського пасажирського транспорту та ін.

Формулювання цілей статті. Ціллю даної статті є узагальнення існуючих моделей взаємодії муніципального управління з підприємствами міського пасажирського транспорту, та надання пропозицій з їх удосконалення.

Виклад основного матеріалу дослідження. Система міського пасажирського транспорту відіграє важливу роль у забезпеченні життя мегаполісу, у вирішенні широкого кола питань, пов'язаних з проблемами його формування та функціонування. Успішний ріст і розвиток міст неможливий

без адекватного розвитку інфраструктури міського пасажирського транспорту, покликаної задовольнити потребу населення в переміщеннях як до місця роботи і назад, так і поїздок, не пов'язаних з професійною діяльністю.

У науковій літературі зустрічається кілька визначень міського пасажирського транспорту. Міський пасажирський транспорт визначають як:

- міський вид транспорту, що виконує регулярні перевезення пасажирів за встановленими і фіксованими на тривалий період часу маршрутами, відомим населенню [1, с. 75];
- універсальну транспортну систему, що об'єднує різні види транспорту і здійснює рух по території міста і найближчій приміській зоні» [2, с. 138];
- функціонуючу на території міста і в деяких випадках за її межами стійку систему перевезень пасажирів, що розвивається, відповідно до соціально-економічних концепцій і планування життєзабезпечення міста [9, с. 61].

Порівнюючи наведені визначення міського пасажирського транспорту, ми можемо говорити, що дослідники сходяться в тому, що це стійка система регулярних перевезень пасажирів в межах міста і за його межами у відповідності з соціальними і економічними концепціями і планами розвитку міста. Основною метою функціонування міського пасажирського транспорту є перевезення населення з мінімальними витратами часу і коштів на поїздку, високим комфортом і мінімальною собівартістю роботи транспортних підприємств.

До основної ролі міського пасажирського транспорту можна віднести можливість економії часу, витраченого на переміщення населення між різними районами міста. Використання транспорту дозволяє значною мірою збільшити радіус контактів сучасного жителя мегаполісу.

Однак зі зростанням міст і міського пасажирського транспорту відбувається збільшення транспортної активності населення, що неминуче

призводить до збільшення навантаження на систему міського пасажирського транспорту. В умовах економічної нестабільності та скорочення обсягів фінансування громадський транспорт виявляється не в змозі впоратися зі збільшенням обсягів перевезення пасажирів і збереженням необхідного рівня якості [7, с. 94].

Міський пасажирський транспорт має важливе соціальне значення, оскільки його функціонування покликане задовольняти потреби населення в пересуванні в межах міста і найближчих передмістях. Виконувані пасажирські перевезення характеризують той чи інший вид транспорту. Це пов'язано з тим, що пасажир, роблячи вибір на користь певного виду громадського транспорту, по-різному оцінює його переваги і недоліки.

Очевидно, що вартість проїзду на різних видах транспорту варіюється в залежності від регулярності здійснюваних рейсів, швидкості руху і рівня комфорту. Плануючи свої пересування, пасажир керується цілями конкретної поїздки та своїми смаками. Проте може бути і так, що вибір виду транспорту обумовлений не перерахованими вище причинами, а необхідністю, оскільки це може бути єдиний спосіб дістатися до потрібного місця [6, с. 52].

Аналіз організаційно-економічних проблем державного регулювання міського пасажирського транспорту, дозволив сформулювати певне уявлення про сукупність заходів, які необхідно провести, щоб регулювання галуззю не було фрагментарним, а носило комплексний і цільовий характер.

Всю систему змін пропонується розділити на три сегменти у відповідності з тими областями, які, за результатами аналізу, вимагають в даний час нагальною коригування – це організаційно-правове, економічне та внутрішньо організаційне забезпечення системи регулювання міського пасажирського транспорту.

Враховуючи ситуацію, що склалася, удосконалення державної системи регулювання діяльності міського пасажирського транспорту, на наш погляд, необхідно здійснювати через вплив на неї за такими напрямками вдосконалення:

1. Організаційно-правове забезпечення. Розробка та вдосконалення законодавства щодо забезпечення функціонування міського пасажирського транспорту. Розробка на місцевому рівні положень, що забезпечують функціонування міського пасажирського транспорту, та інших документів у відповідності з її основним змістом і вимогами нормативних правових актів.

2. Економічні заходи. Вибір підходу до визначення системи дотування та методики ціноутворення.

3. Внутрішньо організаційні заходи. Створення перспективної маршрутної мережі, з урахуванням вивчення попиту населення на пасажирські перевезення шляхом обстеження пасажиропотоків на маршрутах, визначення необхідної кількості рухомого складу.

Важливою функцією державного регулювання є сприяння формуванню і зміцненню ринкових засад в області міського пасажирського транспорту, чим держава сприяє не тільки розвитку конкуренції як потужного фактора підвищення якості транспортних послуг, зниження витрат, а й створенню широких можливостей вільного вибору споживачем кращого виду транспортного засобу і форми обслуговування відповідно до фінансових можливостей [8, с. 46].

Ключовими позиціями муніципального управління у створенні та забезпеченні ефективного функціонування господарської системи міського пасажирського транспорту є наступні: забезпечення високої надійності роботи міського пасажирського транспорту; включення протизатратного механізму; організація зворотного зв'язку з населенням з питань розвитку міського

пасажирського транспорту; допуск до транспортного обслуговування висококваліфікованих виконавців з сертифікованими транспортними засобами; створення достатнього нормативно-правового забезпечення, стимулюючого виконання функціональних обов'язків; економічна мотивація належної якості обслуговування; підтримка необхідного рівня інформаційного забезпечення ринку (статистика, інформація про тарифи, послуги і т. д.); відпрацювання цивілізованих механізмів ліквідації конфліктних ситуацій; підвищення рівня самоорганізації суб'єктів ринку; забезпечення учасникам ринку рівних прав і можливостей при відборі кандидатів на обслуговування населення в перевезеннях.

Як показує хід суспільного і економічного розвитку, формування ринкових відносин неминуче зачіпає всі галузі господарювання, включаючи міський пасажирський транспорт. Тому найбільш прийнятною формою муніципального регулювання системою міського пасажирського транспорту, на думку автора, є створення відповідної структури, орієнтованої на одночасну присутність в системі міського пасажирського транспорту підприємств різних форм власності та індивідуальних підприємців перевізників, які отримують можливість працювати у певних сегментах ринку (маршрутах) під час проходження ними процедур конкурсного відбору та ліцензування. Безпосереднє управління, на наш погляд, має здійснюватися через установу, що виконує роль сполучної ланки між адміністрацією та виконавцями послуг з відведенням оперативних функцій по координації центральній диспетчерській службі. Крім того, необхідною умовою переходу підприємств системи міського пасажирського транспорту на самофінансування, є договірні відносини на виконання перевезень між даною установою і транспортними підприємствами. Це дозволить варіювати комбінаціями поєднань соціально обумовлених і комерційних рейсів в залежності від рівня дотування і уникнути

«залишкового принципу фінансування.

Метою вдосконалення роботи міського пасажирського транспорту в сучасних українських умовах є мінімізація загальних витрат автотранспортних підприємств і максимізація якості транспортного обслуговування населення. Дана проблема стала актуальною у зв'язку з переходом на початку 90-х рр. ХХ ст. української економіки на ринкові методи господарювання. Проведені реформи, безумовно, змінили і орієнтири транспортної політики у сфері міських перевезень – центральною ланкою на ринку транспортних послуг стала потреба пасажира, за задоволення якої почали боротися перевізники різних організаційно-правових форм. Здавалося б, допуск на ринок нових суб'єктів посилить конкуренцію, стане стимулом зниження собівартості перевезення і підвищення якості надаваних послуг, однак ці реформи лише ускладнили процес регулювання даної сфери органами влади [4, с. 64]. До цих пір у багатьох містах України сфера пасажирських перевезень не має чіткого і прозорого організаційного механізму регулювання, муніципальні автотранспортні підприємства збиткові, а серед приватних перевізників зустрічаються і нелегальні. Одним із способів вирішення цієї проблеми є вибір такої моделі взаємодії автотранспортних підприємств і муніципальних органів влади, яка б забезпечила чіткий і прозорий механізм регулювання сфери пасажирських перевезень.

Оскільки у вітчизняній практиці ще не вироблені моделі взаємодії між перевізниками та органами муніципального управління, то доцільно звернутися до світового досвіду. Наприклад, класифікація моделей, складена за результатами аналізу транспортного обслуговування жителів міст Західної Європи, заснована на виділенні двох ключових факторів – координації роботи міського пасажирського транспорту та конкуренції між автотранспортними підприємствами [5, с. 84]. Коротка характеристика моделей взаємодії наведена

в таблиці 1.

Таблиця 1

Моделі взаємодії пасажирських автотранспортних підприємств та органів муніципального управління

Модель	Координація	Конкуренція	Особливості моделі
Модалльне обслуговування	немає	немає	На ринку діють транспортні компанії, контрольовані федеральною або місцевою владою. Компанії відповідають за транспортну політику і управління на своєму виді транспорту. У цій моделі робота різних видів транспорту не інтегрована в єдину систему. У Лісабоні є чотири оператори: автобус і трамвай, метрополітен, поромні переправи, приміські залізниці. Діяльність компаній не скоординована і кожна з них проводить свою транспортну політику
Керівництво оператором	є	немає	Відповідальність за стратегію поведінки автотранспортних підприємств на ринку в одних випадках лежить на органах влади, а в інших - самих перевізників. Якщо послуги надаються більш ніж однією компанією, то це робиться в різних територіальних зонах. У моделі реалізуються узгоджена тарифна політика і спільна діяльність підприємств для вирішення загальної задачі. У Мадриді вищим органом управління є консорціум місцевого громадського транспорту, контролює державні компанії і приватних операторів. Вони володіють незалежністю у прийнятті управлінських рішень, проте підпорядковуються приписам
Керівництво багатьма операторами	є	є	Є єдина тарифна політика на всіх видах транспорту. Проте на ринку в першу чергу для автобусних перевезень, діє система тендерів. Та компанія, яка запропонує кращі умови, отримує право роботи. Зазвичай тендер організовується на роботу на якомусь маршруті або в рамках невеликої маршрутної мережі, період роботи може бути різним. Перші тендери пройшли в 1985 р. в Лондоні, з тих пір така система стала регулярною, пануючою для більшості Західної Європи
Припинення регулювання (дерегулювання)	немає	є	Пасажирські автобусні перевезення виконуються на комерційній основі приватними компаніями. Втручання влади обмежене встановленням стандартів безпеки перевезень і деякими загальними приписами. У Західній Європі така модель зустрічається рідко, вона представлена в деяких містах і районах Великобританії

Основними завданнями побудови моделей взаємодії між перевізниками та органами муніципального управління є координація роботи міського пасажирського транспорту і створення конкуренції між автотранспортними підприємствами для отримання найбільш якісного, своєчасного і безпечного обслуговування пасажирів. У деяких випадках визначення, яка саме модель системи міського пасажирського транспорту функціонує в муніципальному утворенні, носить досить умовний характер, так як в одному місті може використовуватися кілька моделей. Протилежними за результатами та ефективності застосування є наступні моделі:

- переважання приватних транспортних компаній. Роль організатора виконує муніципалітет, укладає договори з кожним з учасників ринку пасажирських перевезень. У такій моделі часто зустрічається ситуація, при якій функціонування компаній не скоординовано, кожна при цьому проводить свою транспортну політику;
- переважання муніципальних транспортних компаній. В даному випадку контролюючою організацією є муніципалітет, який несе відповідальність за стратегію поведінки транспортних компаній на ринку, діяльність яких чітко скоординована і спрямована на вирішення однієї задачі.

При цьому найбільш перспективною можна вважати таку, яка дозволяє зберегти контроль за роботою транспортних підприємств і забезпечити конкуренцію на ринку транспортних послуг.

У деяких випадках віднесення системи міського пасажирського транспорту до будь-якої моделі носить досить умовний характер, тому що в одному місті може використовуватися кілька моделей. При цьому, на думку В.В. Волік, найбільш перспективною є модель керівництва багатьма операторами, що дозволяє зберегти контроль за роботою автотранспортних підприємств і одночасно забезпечити конкуренцію на ринку транспортних

послуг [3, с. 28].

Таким чином, наведені вище моделі взаємодії пасажирських автотранспортних підприємств і органів муніципального управління можна звести до двох основних – ринкової й адміністративної (табл. 2).

Таблиця 2

Характеристика адміністративної та ринкової моделей

Модель	Перевага	Недоліки
Адміністративна (керівництво оператором)	Єдина технічна, технологічна, економічна і фінансова політика, концентрація ресурсів (матеріальних, фінансових, трудових та інформаційних), а також координація взаємодії різних видів транспорту	Відсутність економічних стимулів до підвищення ефективності пасажирських перевезень внаслідок відсутності конкуренції на ринку
Ринкова (керівництво багатьма операторами дерегулювання)	Визнається і реалізується все різноманіття форм власності, автотранспортні підприємства самостійно визначають тарифи на транспортні послуги, вводиться система договірних відносин між споживачами і виробниками транспортних послуг, а основним двигуном прогресу і підвищення ефективності діяльності транспортних підприємств є конкуренція	При більш детальному вивченні з урахуванням досвіду лібералізації цін в інших галузях неважко припустити, що введення вільних тарифів може призвести до стрибкоподібного зростання

Модальне обслуговування не відноситься ні до однієї з цих двох моделей в чистому вигляді, оскільки йому притаманні риси як адміністративної моделі (контроль автотранспортних підприємств органами влади, відсутність конкуренції), так і ринкової (автотранспортні підприємства не координують роботу між собою і проводять власну транспортну політику).

Крім факторів координації і конкуренції класифікація моделей взаємодії автотранспортних підприємств і муніципальних органів влади може бути проведена, виходячи з фактора кількості рівнів управління. Відповідно з цим можна виділити дворівневі, трирівневі, чотирьохрівневі моделі і т. д. Відсутність у цьому переліку однорівневої моделі пояснюється наявністю у

сфері міських пасажирських перевезень регулятора (органу муніципального управління) і виконавця (автотранспортного підприємства), отже, мінімальна кількість рівнів управління – два.

Також виділяють моделі взаємодії перевізників та органів муніципального управління виходячи з критерію особливостей структури ринкових відносин, які відповідають існуючим в класичній економічній теорії моделей ринку чистої (досконалої) конкуренції, монополії, монополістичної конкуренції та олігополії. В господарській практиці в чистому вигляді жодна з перерахованих моделей не існує. Як правило, діючі моделі являють собою комбінації і варіації враховують різноманітні чинники як транспортної галузі в цілому, так і економіки міста.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок.

Таким чином, моделі взаємодії автотранспортних підприємств і муніципальних органів влади різноманітні: в одних має місце посилений контроль з боку влади, в інших – здорова конкуренція між перевізниками. Всім учасникам важливо вибрати таку модель взаємодії, яка буде сприяти нормальному функціонуванню сфери міських пасажирських перевезень: дотримання автотранспортними підприємствами вимог до безпечної експлуатації рухомого складу та екологічних норм, входженню на ринок транспортних послуг кваліфікованих, надійних і фінансово стійких перевізників, а також чіткого та прозорого регулювання ринку органами муніципального управління. При цьому вибір моделі повинен бути не спонтанним, а обдуманим і заснованим насамперед на вивченні ринку міських пасажирських перевезень. І першим кроком цього вивчення має стати визначення питомої ваги перевезень жителів міста за видами транспорту (як за видами міського, так і особистого транспорту), яке систематично проводиться за кордоном і яке в Україні з початку 90-х рр. в XX ст.

підміняється експертними оцінками, дають інформацію про те, що від 70 до 85% населення країни користується громадським транспортом, хоча ситуація вже може бути інша в світлі зростання рівня автомобілізації.

Література

1. Бабаєв В.М. Управління великим містом: теоретичні і прикладні аспекти: монографія / В.М. Бабаєв; Харк. нац. акад. міськ. госп-ва. Х.: ХНАМГ, 2010. 307 с.
2. Бідняк М.Н., Виробничі системи на транспорті: теорія і практика: монографія / М.Н. Бідняк, В.В. Біліченко. Вінниця: УНІВЕРСУМ Вінниця, 2016. 176 с.
3. Волік В.В. Формування та реалізація державної політики в галузі міського транспорту: адміністративно-правові засади: монографія / В.В. Волік. Дніпропетровськ: Середняк Т. К., 2016. 494 с.
4. Комплексний аналіз транспортної мережі міста: системно-аналітичний підхід: монографія. / В.П. Ільчук та ін.; за наук. ред. В.П. Ільчука. Чернігів: ЦНТІ, 2014. 870 с.
5. Кучерук Г.Ю. Якість транспортних послуг: управління, розвиток та ефективність : монографія / Г.Ю. Кучерук. К.: ДЕТУТ, 2011. 208 с.
6. Легкий С.А. Формування цінової стратегії на пасажирських автотранспортних підприємствах / С.А. Легкий // Економіка транспортного комплексу. 2014. №23. С. 124-134.
7. Матійко С.А. Особливості державного регулювання розвитку транспортного комплексу України / С.А. Матійко // Електронний журнал Державне управління: удосконалення та розвиток. 2010. №6. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Duur_2010_6_8.
8. Овчар П.А. Економічний розвиток автотранспортної галузі України в

умовах глобальних викликів: монографія / П.А. Овчар. К.: ЦП «Компринт», 2018. 374 с.

9. Управління стратегічним розвитком об'єднаних територіальних громад: інноваційні підходи та інструменти : монографія / С. М. Серьогін, Ю. П. Шаров, Є. І. Бородін, Н. Т. Гончарук [та ін.] ; за заг. та наук. ред. С. М. Серьогіна, Ю. П. Шарова. Д. : ДРІДУ НАДУ, 2016. 276 с.

References

1. Babaiev, V.M. (2010), Upravlinnia velykym mistom: teoretychni i prykladni aspekty [City management: theoretical and applied aspects]. Khark. nats. akad. misk. hosp-va. Kharkiv: KhNAMH, [in Ukrainian].
2. Bidnyak, M.N., Bilichenko, V.V. (2016), Vyrobnychi systemy na transporti: teoriya i praktyka, [Production system transport: theory and practice]. Vinnytsya: UNIVERSUM [in Ukrainian].
3. Volik, V.V. (2016), Formuvannia ta realizatsiia derzhavnoi polityky v haluzi miskoho transportu: administratyvno-pravovi zasady, [Formation and implementation of state policy in the field of urban transport: administrative and legal basis]. Dnipropetrovsk: Seredniak T. K. [in Ukrainian].
4. Ilchuk, V.P., (2014), Kompleksnyi analiz transportnoi merezhi mista: systemno-analitychnyi pidkhid [Comprehensive analysis of the city's transport network: system-analytical approach]. Chernihiv, TsNTI Publ., Ukraine, 870 p.
5. Kucheruk, H.Iu. (2011), Yakist transportnykh posluh: upravlinnia, rozvytok ta efektyvnist [Quality of transport services: management, development and efficiency], Kyiv: DETUT [in Ukrainian].
6. Lehkyu, S.A. (2014), Formuvannya tsinovoyi stratehiyi na pasazhyrs'kykh avtotransportnykh pidpryyemstvakh, [The formation of the price strategy for

passenger motor transport enterprises], *Ekonomika transportnoho kompleksu*. – Economy of the transport complex, 23, 124-134.

7. Matiiko, S.A. (2010), *Osoblyvosti derzhavnoho rehuliuвання rozvytku transportnoho kompleksu Ukrainy* [Features of state regulation of development of transport complex of Ukraine], *Derzhavne upravlinnia: udoskonalennia ta rozvytok*. – Public administration: improvement and development, 6, Retrieved from http://nbuv.gov.ua/UJRN/Duur_2010_6_8 [in Ukrainian].
8. Ovchar, P.A. (2018), *Ekonomichni rozvytok avtotransportnoi haluzi Ukrainy v umovakh hlobalnykh vyklykiv* [Economic development of the motor transport industry of Ukraine in the face of global challenges], Kyiv: TsP «Kompynt» [in Ukrainian].
9. Serohin, S.M., Sharov, Yu.P., Borodin, Ye.I., Honcharuk, N.T., (2016), *Upravlinnia stratehichnym rozvytkom obiednanykh terytorialnykh hromad: innovatsiini pidkhody ta instrumenty* [Managing Strategic Development of United Territorial Communities: Innovative Approaches and Tools]. Dnipropetrovsk: DRIDU NADU, [in Ukrainian].