

Функціонування і розвиток механізмів державного управління

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 имени 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
ORCID: 0000-0003-4027-4818*

**МІСЬКИЙ ПАСАЖИРСЬКИЙ ТРАНСПОРТ ЯК СОЦІАЛЬНО
ЗНАЧУЩА ЕКОНОМІЧНА СИСТЕМА ТА ОБ'ЄКТ ДЕРЖАВНОГО
РЕГУЛЮВАННЯ**

**ГОРОДСКОЙ ПАССАЖИРСКИЙ ТРАНСПОРТ КАК СОЦИАЛЬНО
ЗНАЧИМАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ СИСТЕМА И ОБЪЕКТ
ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ**

**CITY PASSENGER TRANSPORT AS A SOCIALLY IMPORTANT
ECONOMIC SYSTEM AND OBJECT OF STATE REGULATION**

Анотація. У статті досліджено міський пасажирський транспорт як соціально значущу економічну систему та об'єкт державного регулювання. Обґрунтовано цільові установки у сфері регулювання діяльності міського пасажирського транспорту. Цільове значення системи міського пасажирського транспорту виражається наступними вимогами: міський пасажирський транспорт призначений для забезпечення соціально-економічної єдності міста; механізм фінансування міського пасажирського транспорту при існуючій політиці держави повинен бути таким, щоб задоволення соціальних потреб городян не зачіпало аналогічних інтересів працівників, що обслуговують транспортні підприємства. Доведено, що для реалізації системного підходу на стратегічному рівні регулювання діяльності міського пасажирського транспорту важливо проводити роботу в певній послідовності: прогнозувати тенденції зміни ринкової кон'юнктури, загальноекономічного, політичного та соціального середовища; проранжувати завдання за ступенем пріоритетності рішення; передати до розгляду нагальні завдання у відповідні структурні підрозділи апарату управління системою міського пасажирського транспорту; проаналізувати намічені стратегії і прийняти науково обґрунтоване економічне рішення або вибрати напрямок діяльності; узгодити найбільш кращий варіант стратегії, за необхідності, з адміністративними органами муніципального управління; постійно переглядати перелік проблем і вносити необхідні корективи в черговість виконання через аналіз, що надходить по слабких сигналах інформації.

З'ясовано, що аналіз інформації, дозволяє об'єктивно оцінити характер функціонування існуючої системи транспортного обслуговування та виявити її недоліки. На підставі цього можуть бути розроблені конкретні заходи регулюючого характеру (коригування маршрутної мережі,

перерозподіл рухомого складу між маршрутами, регулювання розкладів роботи), спрямовані на поліпшення діяльності системи міського пасажирського транспорту і стратегічного плану, прийнятого структурами більш високого порядку (центральною органами управління системи за погодженням з органами муніципалітету).

Ключові слова: державне регулювання, міський пасажирський транспорт, системний підхід, міське господарство.

Аннотація. В статті досліджено міський пасажирський транспорт як соціально значиму економічну систему і об'єкт державного регулювання. Обґрунтовано цільові установки в сфері регулювання діяльності міського пасажирського транспорту. Цільове значення системи міського пасажирського транспорту виражається наступними вимогами: міський пасажирський транспорт призначений для забезпечення соціально-економічного єдності міста механізм фінансування міського пасажирського транспорту при існуючій політиці держави повинен бути таким, щоб задоволення соціальних потреб громадян не зачігало аналогічних інтересів працівників, обслуговуючих транспортні підприємства. Доведено, що для реалізації системного підходу на стратегічному рівні регулювання діяльності міського пасажирського транспорту важливо проводити роботу в певній послідовності: прогнозувати тенденції зміни ринкової кон'юнктури, загальноекономічного, політичного і соціального середовища; проранжувати завдання за ступенем пріоритетності рішення; передати на розгляд конкретні завдання відповідним структурним підрозділам апарату управління системою міського пасажирського

транспорта; проанализировать намеченные стратегии и принять научно обоснованное экономическое решение или выбрать направление деятельности; согласовать наиболее лучший вариант стратегии, при необходимости, с административными органами муниципального управления; постоянно пересматривать перечень проблем и вносить необходимые коррективы в очередность выполнения через анализ поступающей по слабым сигналам информации.

Выяснено, что анализ информации, позволяет объективно оценить характер функционирования существующей системы транспортного обслуживания и выявить ее недостатки. На основании этого могут быть разработаны конкретные меры регулирующего характера (корректировки маршрутной сети, перераспределение подвижного состава между маршрутами, регулирования расписаний работы), направленные на улучшение деятельности системы городского пассажирского транспорта и стратегического плана, принятого структурами более высокого порядка (центральными органами управления системы по согласованию с органами муниципалитета).

Ключевые слова: государственное регулирование, городской пассажирский транспорт, системный подход, городское хозяйство.

Summary. The article explores urban passenger transport as a socially significant economic system and an object of state regulation. Target installations in the sphere of regulation of activity of urban passenger transport are grounded. The purpose of the urban passenger transport system is expressed by the following requirements: urban passenger transport is intended to ensure the socio-economic unity of the city; the mechanism of financing urban passenger transport under the existing policy of the state should be such that the satisfaction of the social needs

of the citizens does not affect the similar interests of employees servicing the transport enterprises. It is proved that in order to implement a systematic approach at the strategic level of regulation of urban passenger transport, it is important to work in a certain sequence: to predict trends in market conditions, economic, political and social environment; rank tasks according to the degree of priority of the decision; to submit urgent tasks for consideration to the relevant structural units of the apparatus of urban passenger transport system management; to analyze the planned strategies and to make a scientifically sound economic decision or to choose a direction of activity; agree on the best strategy option, where appropriate, with the municipal administration; constantly review the list of problems and make the necessary adjustments in the order of execution through the analysis received on weak signals of information.

It is found that the analysis of information allows us to objectively evaluate the nature of the functioning of the existing transport service system and identify its shortcomings. Based on this, specific regulatory measures (route network adjustments, rolling stock redistribution, work schedules) can be developed to improve the operation of the urban passenger transport system and the strategic plan adopted by higher-level structures (central management bodies by agreement). with the municipality).

Key words: *state regulation, urban passenger transport, systematic approach, urban economy.*

Постановка проблеми. Сучасне міське господарство, частиною якого є міський пасажирський транспорт, являє собою складну соціально-економічну систему, що динамічно розвивається, наділену безліччю різних функцій, реалізація яких підпорядкована одній меті – створення умов для задоволення зростаючих потреб людей. Функціональне призначення міського

господарства втілюється через діяльність різних життєзабезпечуючих підсистем: містобудування, зв'язок, транспорт, енергетичне господарство, водопостачання та ін. Проблема організації ефективного державного регулювання системою пасажирського транспорту залишається однією з найскладніших. Міський пасажирський транспорт є соціально-значущою економічною підсистемою міського господарства, що визначає як рівень якості життя городян, так і рівень якості роботи місцевої влади.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми державного регулювання пасажирського транспорту мегаполісу висвітлені в працях як зарубіжних, так і вітчизняних вчених. У цьому контексті слід відзначити відомі роботи К.Є Вакуленка [1], В.К. Долі [1], В.В. Воліка [2], І.В. Заблудської [3], І.Р. Бузько [3] О.О. Зеленко [3], І.О. Хорошилової [3], В.П. Ільчука [4], Н.В. Кудрицької [5] Г.Ю. Кучерука [6], О.А. Лашених [7], П.А. Овчара [8], В.В. Родіна [9] та ін. Однак, незважаючи на численні дослідження, недостатньо висвітленими залишаються аспекти двоїстості існування міського пасажирського транспорту як соціально значущої економічної системи та об'єкту державного регулювання.

Формулювання цілей статті. Ціллю даної статті є дослідження міського пасажирського транспорту як соціально значущої економічної системи та об'єкту державного регулювання, а також надання пропозицій з удосконалення процесу державного впливу на розвиток міського пасажирського транспорту.

Виклад основного матеріалу дослідження. Аналізуючи різні підходи до регулювання діяльності міського пасажирського транспорту, потрібно відзначити, що тільки як об'єкт регулювання міський пасажирський транспорт виступає у взаєминах з державною і муніципальною владою. В інших випадках система міського пасажирського транспорту є одночасно і

об'єктом, і суб'єктом регулювання. У зв'язку з цим, спочатку необхідно зупинитися на дослідженні питань визначення функціональної області державного регулювання діяльності міського пасажирського транспорту. Дану область можливо відобразити з використанням теорії множин, при взаємодії трьох підсистем:

- транспорту (господарської галузі міста, що надає послуги з перевезення);
- населення (потенційних носіїв потреби в переміщенні);
- міських органів управління (обов'язкова стратегічна одиниця розвитку міста).

Як відзначають фахівці, міський пасажирський транспорт може бути віднесений до категорії складних соціально-економічних систем, оскільки володіє усіма необхідними для цього властивостями. Система міського пасажирського транспорту схильна до впливу екзогенних (керованих) і ендогенних (некерованих) факторів [1, с. 25].

Міський пасажирський транспорт, як і будь-яку складну систему можна розглядати з точки зору самотійності та індивідуальності, а також підпорядкованості (як підсистему господарського механізму міста). Крім того, система міського пасажирського транспорту володіє властивостями: неоднорідності, ієрархічності, багатофункціональності, надійності, безпеки, стійкості [2, с. 34].

Розглядаючи сутність системного підходу необхідно відзначити, що мова йде про сукупність принципів, що визначають стратегічні напрямки розвитку і тактичні прийоми досягнення поставлених цілей в практичній діяльності міського пасажирського транспорту.

Системний підхід заснований на поданні досліджуваного об'єкта у виразно організованій цілісності. Така концепція передбачає диференціацію

функціональних ролей взаємодіючих елементів і встановлення між ними впорядкованих зв'язків. Встановлення зв'язків між елементами дозволяє побудувати структуру, а структура, як технологія організації взаємовідносин частин системи, визначає її внутрішній зміст і дозволяє висловити індивідуальні особливості системи. Оскільки система міського пасажирського транспорту входить складовою частиною в сферу міських комунікацій, структурні зв'язки формуються як у взаємозв'язку регулюючих органів і підсистем міського пасажирського транспорту, так і між елементами всередині системи міського пасажирського транспорту. Доцільно відстеження конфігурації і змісту системних відносин зовнішнього характеру, як визначають розвиток міського пасажирського транспорту, серед яких найважливішими треба вважати відносини з споживачем, що формуються на ринку, і відносини з органами муніципального управління.

Людська потреба є вихідною точкою розвитку і рушійною силою науково – технічного прогресу в цілому. Суспільством створюється відповідний багатогалузевий господарський механізм, і формуються впорядковані відносини між структурними елементами через регулювання діяльності господарюючих суб'єктів з головною метою – задоволення потреби людини. Транспорт, і зокрема, пасажирський, є інтегруючою ланкою у системі розподілу суспільних благ, опосередковуючою саме споживання у відповідності з особистістю індивіда, її культурного рівня [3, с. 9].

Основною функцією пасажирського транспорту є виконання переміщень населення до об'єктів цільової орієнтації, що знаходяться за межами пішохідної доступності.

В.П. Ільчук, групує потреби суспільства з спадною шкалою їх цінності, на друге місце (після потреби в економії живої праці) ставив потребу в комунікаціях (транспорт і засоби зв'язку), залишаючи на наступних

місцях потреби у спілкуванні людей та фізіологічні потреби [4, с. 183-184].

Потреба є вихідним імпульсом до початку функціонування системи міського пасажирського транспорту. Перетворення вхідного сигналу у вихідний в результаті експлуатації транспортних засобів є процесом задоволення потреб, чи надання транспортної послуги. Розглядаючи послугу необхідно відзначити її специфічний характер. Згідно міжнародного стандарту ISO під «послугою» розуміється результат діяльності або процесів (послуга як нематеріальна продукція), діяльність чи процес (надання послуги) [5, с. 27].

На думку фахівців [6, с. 52], головною особливістю транспортних послуг є збіг у просторі і часу їх виробництва і споживання, що пред'являє особливі вимоги до організації процесу обслуговування, який повинен будуватися на точному обліку і прогнозуванні інтересів споживачів у переміщенні.

Послуга визначається як діяльність (продукт праці), пов'язана з обміном вартостей, направлена на задоволення потреб, виражених у формі попиту, яка не зводиться до передачі права власності на деякий матеріальний продукт.

Споживач має право скористатися потенційною послугою з одночасним обов'язком відшкодування витрат системі міського пасажирського транспорту. Система, в свою чергу, зобов'язується надати якісну послугу на ринок, отримуючи компенсацію при цьому у формі оплати за проїзд за встановленими тарифами. Після узгодження умов настає момент надання послуги. Споживач по закінченні процесу переміщення проводить оцінку відповідності «понесених втрат» (економічних і соціальних) зі ступенем задоволення своєї потреби. Результатом такого порівняння можуть бути три результати: а) суб'єкт залишається задоволеним параметрами

роботи системи; б) спостерігається невідповідність попиту і пропозиції з причини низької якості виконання послуг, що веде до збурень і зростання ентропії (напруженості) між споживачем та системою міського пасажирського транспорту (однак споживач продовжує користуватися послугами через відсутність альтернатив); в) у споживача є додаткові можливості здійснювати переміщення.

Необхідно пам'ятати, що взаємини споживачів і виробників на ринку доповнюються інформаційними потоками у вигляді попередніх відомостей населення про склад і якість обслуговування системою міського пасажирського транспорту. Виконавці, у свою чергу, «обізнані» про основні характеристики споживачів: рівень добробуту, демографічній структурі, забезпеченістю легковими автомобілями і т. д.

Потреби населення в переміщенні можуть задовольнятися різними способами, які можна об'єднати у дві основні групи: 1) користування послугами громадського та індивідуального транспорту; 2) через можливості власного рухово-м'язового апарату (пішки або на велосипеді). На формування обсягів і умов кореспонденцій в сукупності впливають два види обмежень: особистісні, тобто обмеження, що залежать від самого пасажирів і обмеження, що визначаються навколишнім середовищем.

Специфічність «продукції», виробленої підприємствами системи міського пасажирського транспорту, зумовила такі її характерні особливості:

- нерозривність процесу виробництва та споживання транспортних послуг, неможливість їх накопичення у часі (характеристика послуги);
- просторова роз'єднаність об'єктів впливу (розміщення населення по території міста);
- значна нерівномірність розподілу попиту в часі;
- вузька номенклатура реалізованих послуг, що носять загальний

безадресний характер, але потребують постійного коригування;

- неможливість відновлення виробничої діяльності без попередніх компенсацій втрат в системі;
- диференціація соціальної спрямованості, виражена в двох аспектах: задоволення соціальної потреби через створення оптимальних умов для просторових переміщень при одночасному зниженні негативного впливу системи на зовнішнє середовище.

На формування і розвиток системи транспортного обслуговування міського населення впливають фактори, що визначаються характеристиками структури міського населення і територіального утворення:

- стратегічна спрямованість і стан об'єктів територіального утворення (міста), що впливає на структуру та інтенсивність поїздок;
- рівень науково-технічної обґрунтованості архітектурно-планувальних рішень мегаполісу;
- соціально-демографічна характеристика обслуговуваного населення;
- стан і темпи зростання культурного рівня населення, що живуть в територіальному утворенні.

В умовах економічних перетворень, зростання міст, підвищення рівня автомобілізації, зміни трудових, побутових і культурних потреб населення міський пасажирський транспорт не втратив своєї соціальної значущості. Рухомий склад міського пасажирського транспорту має значні провізні спроможності, більш низьку собівартість перевезень порівняно з індивідуальним транспортом і має корисний ефект від зниження скорочення завантаження площі проїзної частини міських вулиць, за умови одночасного транспортного обслуговування реальних і потенційних пасажирів.

Ефективність пасажирських перевезень повинна відображати як соціальні, так і економічні аспекти. У реаліях розвитку та підвищення

культури суспільства ці два напрямки взаємообумовлені. Результати діяльності пасажирського транспорту мають одночасно економічне і соціальне значення [7, с. 19]. Підвищення соціальної ефективності транспортного обслуговування виражається у прискоренні процесу доставки пасажирів і, як наслідок, збільшення резервів часу, обумовлює і зростання економічної ефективності через можливість продуктивного використання отриманих резервів. Економічною ефективністю володіє і такий соціальний результат як повне і якісне задоволення населення в транспортному обслуговуванні, за допомогою так званого «психологічного фактору».

Протягом значного періоду часу економічного розвитку в Україні тенденції на пасажирському транспорті визначалися перевищенням питомої ваги в загальному обсязі наданих транспортних послуг, частки автомобільного транспорту. Таке положення зберігається і в даний час в цілому по Україні.

Однак, розглядаючи сучасні тенденції розвитку систем транспортного обслуговування можна констатувати той факт, що там, де функціонує міське електротранспорт, значно зросла частка масових перевезень (у ряді міст до 80%), здійснюваних ним на основі державної підтримки. Така ситуація обґрунтовується наступними основними причинами: по-перше, більш гнучкими можливостями автобусного парку в плані пристосування до мінливих запитів споживача і, отже, до самостійного господарювання; по-друге, наявністю достатнього правового поля для переходу автобусного парку на комерційну форму здійснення діяльності; по-третє, електротранспорт володіє яскраво вираженою перевагою соціального плану – екологічною безпекою.

Для виявлення характеру і пріоритетів регулювання діяльності міського пасажирського транспорту необхідно зіставити напрямки розвитку

системи міського пасажирського транспорту і місцевого співтовариства, скориставшись поняттями стратегічного управління: місія, мета, стратегія, правила.

В науковій літературі місією називають спільну мету [8, с. 58]. Однак на нашу думку більш правильно визначати місію як функціональне призначення організації в глобальному соціально-економічному і політичному масштабі. Генеральною місією міського господарства є підвищення якісного рівня життя населення, створення передумов для повної реалізації їх здібностей та інтересів. Мета виступає як ідеальний опис результату діяльності, що досягається за допомогою відомого засобу або способу-стратегії.

Поряд зі стратегіями важливу роль в управлінні системою гратимуть правила або обмеження, що визначають порядок реалізації відносин всередині системи (організації) і регулюють характер взаємин із зовнішнім оточенням.

На думку фахівців, системний підхід до вирішення проблеми вдосконалення регулювання діяльності міського пасажирського транспорту передбачає виділення наступних етапів дослідження:

- структурний опис об'єкта, дослідження з виділенням причинно-наслідкових зв'язків між окремими ланками;
- визначення пріоритетних цілей відповідно до визначеного напрямку досліджень;
- обґрунтування наукового апарату комплексного вирішення проблеми.

Для системного підходу характерна наявність стандартних елементів, які практично завжди присутні у вирішенні проблеми. Поєднання виділених компонентів в певній послідовності, що диктується структурою і характером змін в аналізованій області, призводить її до системного рішення [9, с. 38].

Під регулюючою підсистемою розуміється сукупність структурних елементів, що забезпечують коригуючий вплив на діяльність виконавців транспортного обслуговування населення в напрямку досягнення поставлених місії, цілей і завдань.

Розглянута підсистема визначається композицією двох складових (рівнів). До першої відносяться органи, що виконують безпосередні функції регулювання діяльності міського пасажирського транспорту (департамент ЖКГ і транспорту, муніципальне управління). Другою складовою є адміністративні органи, що контролюють дотримання правових норм системою міського пасажирського транспорту в життєдіяльності міста (поліція, податкові органи, економічний нагляд і т. д.).

В регульовану підсистему входять всі елементи, що реалізують цільове призначення системи міського пасажирського транспорту, тобто зайняті транспортним обслуговуванням населення. До них відносяться: автотранспортні підприємства (автобусні, таксомоторні) різних форм власності; підприємства по технічному обслуговуванню та ремонту автотранспорту; державні і муніципальні підприємства міського електротранспорту наземного і підземного); підприємства з обслуговування електрогосподарства; автодорожні підприємства та ін.

В рамках дослідження необхідно обґрунтувати цільові установки у сфері регулювання діяльності міського пасажирського транспорту, що має яскраво виражену соціально-економічну спрямованість, що враховує інтереси і обслуговуваного населення, і працівників системи міського пасажирського транспорту, як частини міського господарства.

Цільове значення системи міського пасажирського транспорту виражається наступними вимогами:

- міський пасажирський транспорт призначений для забезпечення

соціально-економічної єдності міста;

- експлуатаційні характеристики видів громадського транспорту повинні відповідати зростаючим якісним запитам споживачів;
- механізм фінансування міського пасажирського транспорту при існуючій політиці держави повинен бути таким, щоб задоволення соціальних потреб городян не зачіпало аналогічних інтересів працівників, що обслуговують транспортні підприємства;
- розвиток міського пасажирського транспорту має бути погоджено з вирішенням важливої соціальної задачі збереження екологічної чистоти міста та забезпечення безпеки дорожнього руху.

Для реалізації системного підходу на стратегічному рівні регулювання діяльності міського пасажирського транспорту важливо проводити роботу в певній послідовності:

1. Прогнозувати тенденції зміни ринкової кон'юнктури, загальноекономічного, політичного та соціального середовища;
2. Проранжувати завдання за ступенем пріоритетності рішення;
3. Передати до розгляду нагальні завдання у відповідні структурні підрозділи апарату управління системою міського пасажирського транспорту;
4. Проаналізувати намічені стратегії і прийняти науково обґрунтоване економічне рішення або вибрати напрямок діяльності;
5. Узгодити найбільш кращий варіант стратегії, за необхідності, з адміністративними органами муніципального управління;
6. Постійно переглядати перелік проблем і вносити необхідні корективи в черговість виконання через аналіз, що надходить по слабких сигналах інформації.

Щоб мати можливість передбачити, відстежити і відреагувати на слабкі

сигнали необхідно виконувати моніторинг за елементами, що мають безпосереднє відношення до функціонування систем міського пасажирського транспорту, тобто отримувати своєчасну, точну інформацію по певних каналах

Аналіз інформації, що надходить, дозволяє об'єктивно оцінити характер функціонування існуючої системи транспортного обслуговування та виявити її недоліки. На підставі цього можуть бути розроблені конкретні заходи регулюючого характеру (коригування маршрутної мережі, перерозподіл рухомого складу між маршрутами, регулювання розкладів роботи), спрямовані на поліпшення діяльності системи міського пасажирського транспорту і стратегічного плану, прийнятого структурами більш високого порядку (центральною органами управління системи за погодженням з органами муніципалітету) [10, с. 83]

Значний і більш різнобічний обсяг інформації потрібно для довгострокового прогнозування поведінки системи. Соціальна спрямованість досліджень передбачає, щоб в структуру системно-ієрархічних завдань при організації діяльності міського пасажирського транспорту були включені також фактори екології і забезпечення безпеки перевезень.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок. Оцінюючи міський пасажирський транспорт як об'єкт державного регулювання, необхідно відзначити, що найбільш гостро стоїть проблема узгодження саме економічної та соціальної компонент результату транспортного обслуговування. Відбувається це в силу різноспрямованості факторів. Ті рішення, які є ефективними з економічної точки зору, далеко не так раціональні з соціальних позицій, і навпаки. Пасажирські транспортні підприємства або працюють на власні економічні інтереси (підприємницький сектор), або виконують формально держзамовлення органів місцевого

самоврядування та державної системи (муніципальні підприємства). «Формальність» виражається в обов'язки виконання замовлення при одночасному обмеженні коштів фінансування обсягу робіт. Звідси виникає тенденція до зниження якості обслуговування населення, тобто соціальної характеристики.

Міський пасажирський транспорт залишається тією областю економіки, в якій в максимальній мірі виражаються соціальні інтереси. Розвиток міського пасажирського транспорту стає визначальним фактором формування транспортної політики і є невід'ємною частиною сучасного міста. Переважна більшість городян постійно користуються послугами міського пасажирського транспорту. У структурі пересувань домінують трудові поїздки, але не втратили свого актуального значення і соціально-культурні переміщення.

Діяльність пасажирського транспорту, носить соціальний характер і пов'язані з ними економічні особливості, має певні обмеження для поширення приватного бізнесу та встановлення саморегульованої ринкової системи.

Література

1. Вакуленко К.Є., Доля В.К. Логістичні принципи управління системою міського пасажирського транспорту // Восточно-Европейский журнал передовых технологий. 2014. № 3(3). С. 33-37.
2. Волік В.В. Формування та реалізація державної політики в галузі міського транспорту: адміністративно-правові засади: монографія. Дніпропетровськ: Середняк Т. К., 2016. 494 с.
3. Заблодська І.В., Бузько І.Р. Зеленко О.О., Хорошилова І.О. Інфраструктурне забезпечення розвитку транспортної системи регіону:

- колективна монографія. Сєверодонецьк: Вид-во СНУ ім. В. Даля, 2016. 193 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. Кудрицька Н.В. Транспортно-дорожній комплекс України: сучасний стан, проблеми та шляхи розвитку: монографія. Київ: НТУ, 2010. 338 с.
 6. Кучерук Г.Ю. Якість транспортних послуг: управління, розвиток та ефективність : монографія. Київ: ДЕТУТ, 2011. 208 с.
 7. Лащених О.А. Дослідження транспортних процесів і систем методами факторного аналізу : монографія // Запорізь. нац. техн. ун-т. Запоріжжя: ЗНТУ, 2012. – 185 с.
 8. Овчар П.А. Економічний розвиток автотранспортної галузі України в умовах глобальних викликів: монографія. Київ: ЦП «Компринт», 2018. 374 с.
 9. Родіна В.В. Господарсько-правове регулювання діяльності підприємств міського пасажирського транспорту: монографія / МВС України, Донецький юридичний інститут. Житомир: Вид. О.О. Євенюк, 2019. 198 с.
 10. Самойленко М.І., Кобець А.О. Інформаційні технології в розв'язанні транспортних задач : монографія / за ред. М. І. Самойленка; Харків. нац. акад. міськ. госп-ва. Харків: ХНАМГ, 2011. 255 с.

References

1. Vakulenko, K.Ye., Dolia, V.K. (2014), Lohistychni pryntsypy upravlinnia systemoiu miskoho pasazhyrskoho transportu [Logistic principles of management of urban passenger transport system], Vostochno-Evropeiskyi

- zhurnal peredovykh tekhnolohyi. – Eastern European Journal of Advanced Technologies, 3(3), [in Ukrainian].
2. 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].
 3. Zablodska, I.V., Buzko, I.R. Zelenko, O.O., Khoroshylova, I.O. (2016), Infrastrukturne zabezpechennia rozvytku transportnoi systemy rehionu [Infrastructural support for the development of the transport system of the region]. Sievierodonetsk: Vyd-vo SNU im. V. Dalia, [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., [in Ukrainian].
 5. Kudrytska, N.V. (2010), Transportno-dorozhnii kompleks Ukrainy: suchasnyi stan, problemy ta shliakhy rozvytku [Ukraine's transport and road complex: current state, problems and ways of development]. Kyiv: NTU, [in Ukrainian].
 6. Kucheruk, H.Iu. (2011), Yakist transportnykh posluh: upravlinnia, rozvytok ta efektyvnist [Quality of transport services: management, development and efficiency]. Kyiv: DETUT [in Ukrainian].
 7. Lashchenykh, O.A. (2012), Doslidzhennia transportnykh protsesiv i system metodamy faktornoho analizu [Investigation of transport processes and systems by factor analysis methods]. Zaporizhzhia: ZNTU [in Ukrainian].
 8. Ovchar, P.A. (2018), Ekonomichnyi 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

«Komprynt» [in Ukrainian].

9. Rodina, V.V. (2019), Hospodarsko-pravove rehuliuвання діяльності підприємств міського пасажирського транспорту [Economic and Legal Regulation of Urban Passenger Transport Enterprises]. Zhytomyr: Vyd. O.O. Yeveniuk [in Ukrainian].
10. Samoilenko, M.I., Kobets, A.O. (2014), Informatsiini tekhnolohii v rozv'iazanni transportnykh zadach [Information technologies in solving transport problems]. Kharkiv: KhNAMH [in Ukrainian].