

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*

**МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ОРГАНІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ  
МІСЬКИМ ПАСАЖИРСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ**

**МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ОРГАНИЗАЦИИ  
ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ ГОРОДСКИМ  
ПАССАЖИРСКИМ ТРАНСПОРТОМ**

**METHODOLOGICAL FOUNDATIONS OF THE ORGANIZATION OF  
STATE MANAGEMENT OF URBAN PASSENGER TRANSPORT**

***Анотація.** У статті досліджено методичні основи організації державного управління міським пасажирським транспортом. Визначено, що основними завданнями підприємств міського транспорту в умовах міста є*

своєчасне і якісне задоволення потреб населення в послугах пасажирського транспорту, в тому числі підвищення ефективності та конкурентоспроможності його роботи.

Доведено, що для вдосконалення раціональної системи організації державного управління міськими пасажирськими перевезеннями необхідно виконувати такі завдання, як своєчасне задоволення попиту міських жителів в послугах пасажирського транспорту; забезпечення якісного обслуговування населення в міських маршрутах, що обслуговуються автобусами та мікроавтобусами; досягнення високого рівня безпеки пасажирських перевезень; раціональне розміщення парку транспортних засобів та їх використання, підвищення продуктивності праці та зниження сумарних транспортних витрат та ін.

Виявлено наступні протиріччя організації державного управління міським пасажирським транспортом: недосконалий механізм надання пільг, що призвело до того, що з боку органів державної влади скорочено виділення коштів з місцевого бюджету з оплати проїзду пільгової категорії громадян; у органів державної влади та місцевого самоврядування немає змісту діяльності з організації пасажирських перевезень. Це заважає контролювати діяльність організації управління і дотримання правових основ підприємств міського транспорту; з боку місцевих органів державної влади не відшкодовуються витрати підприємствам міського пасажирського транспорту з обслуговування пасажирів на маршрутах за нерегульованими тарифами. Фінансування на цих маршрутах відбувається тільки з власних коштів пасажирських підприємств. Для цього потрібно розробити способи і можливості відшкодування витрат і на яких умовах це можливо; не існує загальних підходів до організації та здійснення міських пасажирських перевезень. Для вирішення цієї проблеми слід розробити і впровадити

загальні підходи організації управління міських пасажирських перевезень та ін.

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

**Аннотация.** В статье исследованы методические основы организации государственного управления городским пассажирским транспортом. Определено, что основными задачами предприятий городского транспорта в условиях города является своевременное и качественное удовлетворение потребностей населения в услугах пассажирского транспорта, в том числе повышение эффективности и конкурентоспособности его работы.

Доказано, что для совершенствования рациональной системы организации государственного управления городскими пассажирскими перевозками необходимо выполнять такие задачи, как своевременное удовлетворение спроса городских жителей в услугах пассажирского транспорта; обеспечение качественного обслуживания населения в городских маршрутах, обслуживаемых автобусами и микроавтобусами; достижение высокого уровня безопасности пассажирских перевозок; рациональное размещение парка транспортных средств и их использования, повышения производительности труда и снижения суммарных транспортных затрат и др.

Выявлены следующие противоречия организации государственного управления городским пассажирским транспортом: несовершенный механизм предоставления льгот, что привело к тому, что со стороны органов государственной власти сокращено выделение средств из местного бюджета по оплате проезда льготной категории граждан; у органов государственной власти и местного самоуправления нет содержания деятельности по организации пассажирских перевозок. Это мешает

контролировать деятельность организации управления и соблюдения правовых основ предприятий городского транспорта; со стороны местных органов государственной власти не возмещаются расходы предприятиям городского пассажирского транспорта по обслуживанию пассажиров на маршрутах по нерегулируемым тарифам. Финансирование на этих маршрутах происходит только из собственных средств пассажирских предприятий. Для этого нужно разработать способы и возможности возмещения затрат и на каких условиях это возможно; не существует общих подходов к организации и осуществлению городских пассажирских перевозок. Для решения этой проблемы следует разработать и внедрить общие подходы организации управления городских пассажирских перевозок и др.

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

**Summary.** The article examines the methodological foundations of the organization of state management of urban passenger transport. It is determined that the main tasks of urban transport enterprises in the city are timely and high-quality satisfaction of the needs of the population in passenger transport services, including improving the efficiency and competitiveness of its work.

It is proved that in order to improve the rational system of state management of urban passenger transport, it is necessary to perform such tasks as timely satisfaction of the demand of urban residents for passenger transport services; providing quality services to the population on urban routes served by buses and minibuses; achieving a high level of passenger transport safety; rational placement of the fleet of vehicles and their use, increasing labor productivity and reducing total transport costs, etc.

Revealed the following contradictions of public management of urban

*passenger transport: the imperfect mechanism of providing benefits that have resulted from the state authorities reduced allocation from the local budget for travel privileged categories of citizens; the public authorities and local self-government no activity on the organization of passenger transport. This makes it difficult to control the activities of the organization management and compliance with the legal framework of urban transport enterprises; by local organs of state power shall not be reimbursed to the enterprises of city passenger transport service of passengers on routes at non-regulated tariffs. Financing on these routes comes only from the passenger companies ' own funds. To do this, it is necessary to develop ways and opportunities for cost recovery and under what conditions it is possible; there are no common approaches to the organization and implementation of urban passenger transport. To solve this problem, it is necessary to develop and implement General approaches to the management of urban passenger transport, etc.*

**Key words:** *public administration, urban passenger transport, systematic approach, urban economy.*

**Постановка проблеми.** Функціональне значення пасажирського транспорту виражається у забезпеченні просторово-часової комунікації населення чи організації переміщення по певних транспортних зв'язків. Аналіз діяльності міських пасажирських перевезень показує, що в області організації та управління існують наступні проблеми: недостатній обсяг бюджетних коштів для оновлення виробничих фондів пасажирського транспорту. Відбувається зниження обсягу оновлення парку рухомого складу. У деяких містах досі підприємства використовують старі транспортні засоби, які часто ламаються, і, отже, не виконується очікуваний обсяг пасажирських перевезень. Також зростають витрати на покупку запчастин

для ремонту рухомого складу. Немає чіткого механізму надання підтримки державою підприємствам міського пасажирського транспорту. Недосконаліми є фінансові, організаційні та правові умови залучення приватних інвестицій у розвиток підприємств міського пасажирського транспорту. У зв'язку з відсутністю соціальних стандартів транспортної забезпеченості міського населення немає можливості оцінки необхідних потреб в інвестиціях.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблеми впливу держави на міський пасажирський транспорт висвітлені в працях як зарубіжних, так і вітчизняних вчених. У цьому контексті слід відзначити відомі роботи Гнедіна К.В. [1], Грабельнікова В.А. [2], В.П. Ільчука [3], І Кристопчака М.Є. [4], Кучерука Г.Ю. [5], Овчара П.А. [7], Портера М.Ю. [8], Родіна В.В. [9] та ін. Однак, незважаючи на численні дослідження, недостатньо висвітленими залишаються методичні основи державного регулювання діяльності міського пасажирського транспорту.

**Формулювання цілей статті.** Ціллю даної статті є дослідження методичних основ організації державного управління міським пасажирським транспортом, а також надання пропозицій з удосконалення даного процесу.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** В даний час послуги міського пасажирського транспорту сприяють соціально-економічному розвитку міста і країни в цілому. При цьому важливе місце відводиться дослідженню методичних основ їх організації управління, а також їх різних видів.

Основними завданнями підприємств міського транспорту в умовах міста є своєчасне і якісне задоволення потреб населення в послугах пасажирського транспорту, в тому числі підвищення ефективності та конкурентоспроможності його роботи. Для цього на всіх видах міського

транспортно необхідно покращувати обслуговування пасажирів; забезпечити безпеку дорожнього руху; удосконалювати організацію управління міських пасажирських перевезень; впроваджувати сучасні системи оплати проїзду та автоматизовані системи, а також транспортної діяльності підприємств міського транспорту; збільшити регулярність і частоту руху автобусів; підвищити якість надаваних послуг населенню.

Зазвичай організації пасажирських перевезень здійснюється на основі маршрутних та індивідуальних технологічних принципів. Це пов'язано з наявністю в автопарку транспортних засобів: автобуси, легкові автомобілі та мікроавтобуси.

Маршрутний технологічний принцип, в основному враховує інтереси великого числа громадян і дозволяє організувати регулярні автобусні перевезення по конкретних маршрутах на основі використання раціональних тарифів. Індивідуальний технологічний принцип враховує інтереси окремих пасажирів [1, с. 20]. При використанні цього принципу перевезення здійснюються за разово організованими маршрутами і «від дверей до дверей» з урахуванням комфортабельності. Також, для реалізації індивідуального технологічного принципу використовується легковий автотранспорт приватних, підприємств або орендовані автомобілі, та взяті в прокат або в лізинг. Важливо зауважити, що інший вид транспорту, крім легкового таксі, не може забезпечити такого поєднання особистих і колективних інтересів пасажирів.

Крім маршрутного та індивідуального принципів в умовах міста використовується форма, що поєднує переваги цих принципів. Це форма називається перевезеннями в режимі маршрутного таксі, і зараз успішно функціонує і розвивається, а також зберігає дану тенденцію в перспективі.

Досвід організації управління міського пасажирського транспорту

показує, що корінні зміни в них в основному відбуваються на основі розроблених і обґрунтованих концепцій, а також відповідно до заздалегідь затверджених планів і проектів [2, с. 15].

Важливу роль в ринкових перетвореннях в Україні відіграє сфера послуг та її складові галузі, так як вони вносять певний вклад у забезпечення розвитку економіки країни, її областей і районів. У цих умовах слід виділити роль і значення послуг міського пасажирського автомобільного транспорту. Розвиток міських пасажирських автомобільних перевезень передбачає забезпечення конкурентоспроможності послуг, що надаються в ринковій системі.

Для вдосконалення раціональної системи організації управління міських пасажирських перевезень необхідно виконувати такі найважливіші завдання:

- своєчасне задоволення попиту міських жителів в послугах пасажирського транспорту;
- забезпечення якісного обслуговування населення в міських маршрутах, що обслуговуються автобусами та мікроавтобусами;
- досягнення високого рівня безпеки пасажирських перевезень;
- раціональне розміщення парку транспортних засобів та їх використання, підвищення продуктивності праці та зниження сумарних транспортних витрат та ін.

Оцінка сучасного стану міського пасажирського транспорту країни, показує, що існуючі міські пасажирські транспортні підприємства є збитковими, а також в їх діяльності спостерігається нестача матеріальних і фінансових ресурсів, наявність конкурентів через зростання рухомого складу приватних власників, низька якість обслуговування населення міста [3, с. 31].

Стабільний розвиток пасажирського автомобільного та електричного

транспорту залежить від швидкого реагування на ринкові перетворення, що відбуваються. При цьому, поведінка суб'єктів ринку послуг міського пасажирського автотранспорту в основному спрямована на диверсифікацію транспортно-перевізної діяльності.

При цьому важливим аспектом на цьому ринку є диференціація транспортного обслуговування за рівнями, можливостями і попитом населення в перевезеннях, яка сприяє підвищенню ефективності та конкурентоспроможності надаваних транспортних послуг.

В цілому в містах країни питома вага державного транспорту в загальному обсязі перевезень зменшується, а частка приватного сектора зростає. Це пов'язано з недостатнім оновленням парку рухомого складу через відсутність фінансових коштів [4, с. 47].

Досвід організації управління міських пасажирських автомобільних перевезень, показує, що в правовій галузі існують наступні протиріччя:

- недосконалий механізм надання пільг, що призвело до того, що з боку органів державної влади скорочено виділення коштів з місцевого бюджету з оплати проїзду пільгової категорії громадян;
- у органів державної влади та місцевого самоврядування немає змісту діяльності з організації пасажирських перевезень. Це заважає контролювати діяльність організації управління і дотримання правових основ підприємств міського транспорту;
- з боку місцевих органів державної влади не відшкодовуються витрати підприємствам міського пасажирського транспорту з обслуговування пасажирів на маршрутах за нерегульованими тарифами. Фінансування на цих маршрутах відбувається тільки з власних коштів пасажирських підприємств. Для цього потрібно розробити способи і можливості відшкодування витрат і на яких умовах це можливо;

- не існує загальних підходів до організації та здійснення міських пасажирських перевезень. Для вирішення цієї проблеми слід розробити і впровадити загальні підходи організації управління міських пасажирських перевезень та ін.

У системі надання послуг пасажирським транспортом під управлінням розуміється прийняття та реалізація комплексу технічних, технологічних, економічних, кадрових, організаційних та інших науково-обґрунтованих рішень. Для цього виділяють виробничу та організаційну структуру управління; виявляють попит населення в міських пасажирських перевезеннях та інших супутніх послугах; здійснюють вибір ефективних форм задоволення потреби у пасажирських перевезеннях; раціоналізується парк автотранспортних засобів, а також маршрутна система; визначають тарифну політику [5, с. 21].

Досвід показує, що управлінські рішення в області міського пасажирського транспорту спрямовані на:

- організацію та управління пасажирських перевезень;
- забезпечення пасажирських перевезень необхідними ресурсами;
- своєчасне фінансування міського пасажирського транспорту;
- здійснення соціальних гарантій персоналу транспорту;
- забезпечення безпеки пасажирських автомобільних перевезень;
- забезпечення високої якості надаваних автотранспортних пасажирських послуг;
- реалізацію транспортного обслуговування відповідно до попиту населення в перевезеннях і чіткого дотримання існуючих норм і нормативів, вимог і зобов'язань, які випливають з договору угод на перевезення пасажирів і багажу.

Оцінюючи зміст виділених принципів, виділяємо такі основні функції

управління пасажирськими автомобільними перевезеннями: організація; цілепокладання; керівництво; прогнозування; планування; контроль; регулювання; координування; облік та аналіз діяльності.

В цілому управління пасажирськими автомобільними перевезеннями здійснюється за допомогою комплексу методів. Ці методи бувають прямими і непрямими. Серед прямих методів управління пасажирським автомобільним перевезенням ми виділяємо методи адміністрування. А серед непрямих методів ми виділяємо економічні методи. Ці методи використовуються для регулювання відносин між окремими суб'єктами управління і як форма стимулювання персоналу, також для реалізації функції планування, економічного нормування ціноутворення, аналізу виробничо-господарської та фінансової діяльності, економіко-математичного моделювання виробничих процесів і т. д. при організації транспортного обслуговування [6, с. 20].

Суб'єктами управління в автомобільному транспорті виступають юридичні особи та індивідуальні підприємці без утворення юридичної особи, які здійснюють пасажирські автомобільні перевезення, а також юридичні особи та індивідуальні підприємці, які надають пасажирам супутні послуги. Міські ради, які здійснюють покладені на них повноваження з регулювання діяльності ринку послуг пасажирських автомобільних перевезень, також виступають в якості суб'єктів управління. Крім того громадські організації, які захищають інтереси споживачів (пасажирів), транспортних операторів і третіх осіб також виступають в якості суб'єктів управління. Суб'єкти можуть діяти в різних організаційно-правових формах.

Серед суб'єктів управління виділяємо пасажирські транспортні підприємства. Вони бувають державними унітарними підприємствами; акціонерними товариствами, товариствами з обмеженою відповідальністю.

Крім того, до організацій та індивідуальних підприємців міського пасажирського транспорту відносяться також організації, які не мають транспортних засобів, але надають послуги пасажиром та іншим учасникам транспортних відносин: автовокзали, придорожні термінали, туристичні оператори, прокатники легкових автомобілів, власники стоянок і паркувальних майданчиків і т. д.

Тому важливим вважаємо виділення таких особливостей організації управління та розвитку пасажирських автомобільних перевезень. Особливості організації управління та розвитку пасажирських автомобільних перевезень:

- обслуговування пасажирів відбувається за межами території підприємства, що актуалізує підвищення вимог до контролю за роботою на лінії та використання засобів зв'язку та сучасних інформаційно-комунікаційних технологій;
- транспортний процес має високу соціально-політичну та соціально-культурну значимість;
- попит в перевезеннях проявляється статистично і залежить від різних факторів, що підвищує роль і значення диспетчерського управління в процесі їх задоволення [6, с. 34];
- послуги з пасажирських перевезень не можна зберігати, вони споживаються в момент виробництва, що підвищує вимоги до управління якістю їх надання цих послуг;
- міські автобусні перевезення здійснюються із залученням бюджетних коштів, значна частина пасажирів користується пільгами в оплаті проїзду, що вимагає особливого режиму фінансування підприємств і контролю над їх витратами;
- транспортні засоби є джерелами підвищеної небезпеки, у зв'язку

з чим забезпечення безпеки перевезень має важливе значення і має переважати над чисто економічними інтересами підприємства;

- автомобільні пасажирські перевезення, на відміну від виробництва різних товарів, не схильні до моди, але мають виражені сезонні і добові закономірності попиту, що слід враховувати при проведенні маркетингової діяльності [7, с. 25];

- у деяких випадках діяльність підприємств відноситься до природних монополій, у зв'язку, з чим важливим вважається використання спеціального управлінського механізму, що враховує конкурентні інструменти і діючі механізми;

- пасажирський автомобільний транспорт є важливим фактором мобілізаційної готовності та забезпечення рятувальних робіт у надзвичайних ситуаціях та їх усунення.

Для ефективної організації та управління діяльності автотранспортних організацій важливим вважається координоване управління діями персоналу на формування організаційної структури управління.

Досвід роботи пасажирських автотранспортних підприємств показує, що для ефективного управління використовується поєднання лінійної, функціональної та лінійно-штабної структури управління.

Поєднання цих структур використовується для поглиблення господарського розрахунку, зменшення ланки управління на різних рівнях. Одним з основних рівнів є державний рівень.

Для кожного з перерахованих рівнів характерні свої цілі і організаційні форми, а також методи і коло вирішуваних завдань держуправління підприємств міського пасажирського транспорту і організації управління в цих підприємствах.

Сьогодні з накопичення заборгованостей і незадовільного фінансового

становища підприємств міського транспорту, існуючі способи і механізми організації управління міських пасажирських перевезень вважається неефективними [8, с. 11].

Тому важливим є пом'якшення існуючих протиріч, що склалися в галузі організації управління фінансування міських пасажирських перевезень:

- збільшення тарифів призводить до втрати пасажирів, а зниження в порівнянні з собівартістю пасажирських перевезень призводить до збитку для підприємств міського транспорту;
- неефективні роботи кондукторів і слабкий контроль за отриманою на маршруті виручкою призведе до збільшення кількості пасажирів, що уникають оплати проїзду;
- держава не в повному обсязі покриває витрати пасажирських підприємств міського транспорту на перевезення пільговиків. В результаті це призведе до зниження доходів пасажирських підприємств [9, с. 50];
- держава не компенсує витрати підприємствам міського пасажирського транспорту, пов'язані з прийняттям державою зниження тарифів у порівнянні з собівартістю пасажирських перевезень, а також на соціально-значущих маршрутах з низькими пасажиропотоками;
- не існує системи об'єктивного контролю обсягу надаваних послуг і контролю фінансових потоків, це не дає можливість оцінити отримані збитки міського пасажирського транспорту, пов'язані з перевезенням пільговиків;
- не існує методів оцінки збитків пов'язаних з покриттям витрат при перевезенні пільговиків з бюджетів усіх рівнів.

Важливо відзначити, що в потрібній мірі інституційним змінам не

підтверджено управління роботи пасажирського автомобільного транспорту в місті. Сьогодні органи управління пасажирськими автотранспортними процесами неефективно взаємодіють між собою. У них немає точних розмежувань влади.

Нами встановлено, що в галузі інституційної організації управління міських пасажирських перевезень виявлені наступні протиріччя:

- на пасажирському автомобільному транспорті не існує продуктивного методу управління державною власністю;
- не реалізується ефективна система органів державного регулювання міського пасажирського транспорту, яка змогла забезпечувати їх постійне функціонування і розвиток. Це веде до втрати ефективного контролю його стану;
- в управлінні підприємствами міського пасажирського транспорту ще не завершено формування необхідних структур, а також не розвинене використання інформаційно-управлінської системи;
- у тіньовому секторі економіки функціонують приватні перевізники. Ці перевізники офіційно не зареєстровані і не мають ліцензії для здійснення перевізних послуг;
- в органах державного та міського управління для внесення змін до сфери пасажирського автомобільного транспорту немає достатнього досвіду організації управління підприємствами міського пасажирського транспорту. Крім того, немає достатнього кадрового персоналу і дана проблема призведе до зниження якості управління. Вважаємо, що для вирішення даної проблеми слід організувати пошук фахівців необхідного рівня.

**Висновки.** В результаті проведених досліджень нами виявлено, що потрібно рішення нижчеперелічених завдань: створення інформаційно-

аналітичної системи управління; удосконалення тарифної політики в галузі; формування єдиної маршрутної мережі та її оптимізація; спостереження стану міського пасажирського транспорту; удосконалення системи диспетчерського управління підприємств міського транспорту; зниження шкідливого впливу транспорту на навколишнє середовище. Ці завдання необхідно вирішувати використовуючи комплексний підхід.

Пасажирський транспорт має велике значення для розвитку економічного стану держави, тому доцільним вважаємо введення змін щодо вдосконалення функціонування та розвитку пасажирських транспортних послуг. Добре розвинена транспортна система дає можливість розвитку виробничої структури діяльності країни. В цілому, усунення виявлених проблем мають велике значення для ефективного функціонування та розвитку міського пасажирського транспорту.

### **Література**

1. Гнедіна К.В. Вдосконалення управління муніципальною транспортною системою в контексті сталого розвитку // Економічний простір. 2015. № 93. С. 81-92.
2. Грабельніков В.А. Система міського пасажирського транспорту як об'єкт управління // Наукові праці: науково- методичний журнал. Вип. 182. Т. 194. Державне управління. Миколаїв: Вид-во ЧДУ ім. Петра Могили, 2012. С. 118-122.
3. 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.
4. Кристопчук М.Є. Соціально-економічна ефективність пасажирської транспортної системи приміського сполучення: монографія. Рівне:

НУВГП, 2012. 158 с.

5. Кучерук Г.Ю. Якість транспортних послуг: управління, розвиток та ефективність : монографія. Київ: ДЕТУТ, 2011. 208 с.
6. Лащенко О.А. Дослідження транспортних процесів і систем методами факторного аналізу : монографія / Запоріж. нац. техн. ун-т. Запоріжжя: ЗНТУ, 2012. 185 с.
7. Овчар П.А. Економічний розвиток автотранспортної галузі України в умовах глобальних викликів: монографія. Київ: ЦП «Компринт», 2018. 374 с.
8. Портер М.Ю. Конкуренция. Москва; СПб.; Киев: Вильямс, 2-е изд. 2006. 608 с.
9. Родіна В.В. Господарсько-правове регулювання діяльності підприємств міського пасажирського транспорту: монографія / МВС України, Донецький юридичний інститут. Житомир: Вид. О.О. Євєнюк, 2019. 198 с.

### **References**

1. Hnedina, K.V. "Vdoskonalennia upravlinnia munitsypalnoiu transportnoiu systemoiu v konteksti staloho rozvytku [Improvement of municipal transport system management in the context of sustainable development]" // *Ekonomichnyi prostir* 93 (2015): 81-92. Print.
2. Hrabelnikov, V.A. "Systema miskoho pasazhyrskoho transportu yak ob'ekt upravlinnia [Urban passenger transport system as an object of management]" // *Naukovi pratsi: naukovo- metodychnyi zhurnal* 182 (2012): 118-122. Print.
3. Ilchuk, V.P. Kompleksnyi analiz transportnoi merezhi mista: systemno-analitychnyi pidkhid [Comprehensive analysis of the city's transport network: system-analytical approach]. Chernihiv: TsNTI Publ., 2014. Print.
4. Krystopchuk, M.Ie. Sotsialno-ekonomichna efektyvnist pasazhyrskoi

- transportnoi systemy prymiskoho spoluchennia [Socio-economic efficiency of suburban passenger transport system]. Rivne: NUVHP, 2012. Print.
5. Kucheruk, H.Iu. Yakist transportnykh posluh: upravlinnia, rozvytok ta efektyvnist [Quality of transport services: management, development and efficiency]. Kyiv: DETUT 2011. Print.
  6. Lashchenykh, O.A. Doslidzhennia transportnykh protsesiv i system metodamy faktornoho analizu [Investigation of transport processes and systems by factor analysis methods]. Zaporizhzhia: ZNTU (2012). Print.
  7. Ovchar, P.A. 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 «Komprynt» 2018. Print.
  8. Porter, M.Yu. Konkurencziya [Competition]. Moskva; SPb.; Kiev: Vil'yams, 2016. Print.
  9. Rodina, V.V. Hospodarsko-pravove rehuliuвання diialnosti pidpriemstv miskoho pasazhyrskoho transportu [Economic and Legal Regulation of Urban Passenger Transport Enterprises]. Zhytomyr: Vyd. O.O. Yeveniuk, 2019. Print.