

УДК : 351.81

[https://doi.org/10.32689/2617-2224-2020-2\(22\)-167-176](https://doi.org/10.32689/2617-2224-2020-2(22)-167-176)

Петренко Олександр Миколайович,
доктор технічних наук, доцент, доцент
кафедри електричного транспорту, Хар-
ківський національний університет місь-
кого господарства ім. О. М. Бекетова,
вул. Маршала Бажанова, 17, м. Харків,
61000, e-mail: mbubliu@gmail.com, тел.:
+38(093)6699747, <https://orcid.org/0000-0003-4027-4818>

Петренко Александр Николаевич,
доктор технических наук, доцент, до-
цент кафедры электрического тран-
спорта, Харьковский национальный уни-
верситет городского хозяйства им. А. Н.
Бекетова, улица Маршала Бажанова, 17,
г. Харьков, 61000, e-mail: mbubliu@gmail.com, тел. : +38 (093) 6699747, <https://orcid.org/0000-0003-4027-4818>

Petrenko Oleksandr Mykolaiovych,
Doctor of Technical Sciences, Associate Professor, Associate Professor, Department of Elec-
tric Transport, Kharkiv National University of Urban Management. OHM. Beketova, Marshal
Bazhanova Str., 17, Kharkiv, 61000, e-mail: mbubliu@gmail.com, tel.: +38 (093) 6699747,
<https://orcid.org/0000-0003-4027-4818>



ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ МІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Анотація. Розглянуто узагальнення теоретико-методологічних засад державного регулювання діяльності міського пасажирського транспорту. Визначено, що ринковий механізм не здатний вирішити в повному обсязі існуючі та виникаючі економічні проблеми та надання соціально значущих послуг, до яких відносяться послуги міського пасажирського транспорту.

Доведено, що проблема організації ефективного регулювання міського пасажирського транспорту залишається однією з найскладніших, оскільки послуги міського пасажирського транспорту є соціально значущими, і в зв'язку з цим необхідне державне регулювання цією галуззю, яке має адміністративно-правову і економічну форми, і здійснюється органами державного і місцевого управління. При цьому в процесі децентралізації економіки

України зросла роль місцевих органів влади в загальній системі державного регулювання.

Перехід на ринкову економіку створив нові й посилив вже існуючі проблеми у сфері перевезень, основними з яких є погіршення стану основних виробничих фондів транспорту, зниження інвестицій в транспортну галузь, відсутність чіткої державної політики, спрямованої на сприяння формуванню і розвитку конкурентного ринку транспортних послуг, на прискорення процесів переходу транспортних підприємств на більш високий організаційно-управлінський і технологічний рівень і на більш високий рівень якості наданих транспортних послуг.

Для подолання кризового стану необхідна державна участь у всіх сферах господарсько-виробничої діяльності транспортних підприємств: нормативно-правової, податкової, ліцензійної, фінансової та тарифної. У сфері транспорту повинна превалювати тенденція протекціонізму з боку держави, що вимагає чіткої розстановки пріоритетів, а також конкретного визначення в бюджеті розмірів коштів, які передбачається виділяти на субсидування утримання й розвиток транспортної інфраструктури

Для вирішення протиріч у системі міського пасажирського транспорту необхідна зовнішня контролююча сила, яка виступає в особі суспільства та держави. Доведено, державним регулюванням міського пасажирського транспорту є створення комплексу умов формування адекватних соціально-економічних відносин для забезпечення цілеспрямованого розвитку системи, яка має високу соціальну значущість.

Ключові слова: державне регулювання, ринковий механізм, міський пасажирський транспорт, транспортна інфраструктура, транспортна система.

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

Аннотация. Рассмотрено обобщение теоретико-методологических основ государственного регулирования деятельности городского пассажирского транспорта. Определено, что рыночный механизм не способен решить в полном объеме существующие и возникающие экономические проблемы и предоставления социально значимых услуг, к которым относятся услуги городского пассажирского транспорта.

Доказано, что проблема организации эффективного регулирования городского пассажирского транспорта остается одной из самых сложных, поскольку услуги городского пассажирского транспорта являются социально значимыми, и в связи с этим необходимо государственное регулирование этой отрасли, которое имеет административно-правовую и экономическую формы, и осуществляется органами государственного и местного управления. При этом в процессе децентрализации экономики Украины возросла роль местных органов власти в общей системе государственного регулирования.

Переход на рыночную экономику создал новые и усилил уже существующие проблемы в сфере перевозок, основными из которых являются ухудшение состояния основных производственных фондов транспорта, снижение инвестиций в транспортную отрасль, отсутствие четкой государственной политики, направленной на содействие формированию и развитию конкурентного рынка транспортных услуг, на ускорение процессов перехода транспортных предприятий на более высокий организационно-управленческий и технологический уровень и на более высокий уровень качества предоставляемых транспортных услуг.

Для преодоления кризисного состояния необходимо государственное участие во всех сферах хозяйственно-производственной деятельности транспортных предприятий: нормативно-правовой, налоговой, лицензионной, финансовой и тарифной. В сфере транспорта должна преобладать тенденция протекционизма со стороны государства, что требует четкой расстановки приоритетов, а также конкретного определения в бюджете размеров средств, которые предполагается выделять на субсидирование содержания и развитие транспортной инфраструктуры. Для разрешения противоречий в системе городского пассажирского транспорта необходима внешняя контролирующая сила, которая выступает в лице общества и государства. Доказано, государственное регулирование городского пассажирского транспорта является созданием комплекса условий формирования адекватных социально-экономических отношений для обеспечения целенаправленного развития системы, которая имеет высокую социальную значимость.

Ключевые слова: государственное регулирование, рыночный механизм, городской пассажирский транспорт, транспортная инфраструктура, транспортная система.

THEORETICAL AND METHODOLOGICAL PRINCIPLES OF STATE REGULATION OF ACTIVITIES OF URBAN PASSENGER TRANSPORT

Abstract. The article considers generalizations of the theoretical and methodological foundations of a state regulation of an urban passenger transport. It is determined that the market mechanism is not able to fully address the existing and emerging economic problems and provision of socially significant services that include urban passenger transport services.

It is proved that the problem of the organization of an efficient regulation of an urban passenger transport remains one of the most difficult, since public passenger transport services are socially significant, and in this regard, state regulation of this industry is necessary, which has administrative-legal and economic forms, and is carried out by state and local governments. Moreover, in the process of decentralization of the Ukrainian economy, the role of local authorities in the general system of state regulation has increased.

The transition to a market economy has created new and strengthened existing problems in the field of transportation, the main of which are the deterioration of

the basic production assets of the transport, a decrease of investments in the transport industry, the absence of a clear state policy aimed at promoting the formation and development of a competitive market for transport services, accelerating of processes of transition of transport enterprises to a higher organizational, managerial and technological level and to a higher level of quality of transport services provided.

To overcome the crisis, state participation in all spheres of economic and production activity of transport enterprises is required: regulatory, tax, licensing, financial and tariff. In the field of transport, the tendency of state protectionism, which requires a clear prioritization, as well as a concrete definition of the budget funds to be allocated for subsidizing the maintenance and development of transport infrastructure, should prevail.

In order to resolve the contradictions in the urban passenger transport system, an external controlling force, acting in the person of society and the state, is required. It is proved that the state regulation of urban passenger transport is a creation of a set of conditions to form adequate social and economic relations to provide purposeful development of a system that has high social importance.

Keywords: state regulation, market mechanism, urban passenger transport, transport infrastructure, transport system.

Постановка проблеми. Міський пасажирський транспорт відноситься до числа найбільш значущих соціально-економічних систем транспортного комплексу України. На частку міського пасажирського транспорту припадає близько 80 % загального обсягу перевезень пасажирів усіма видами транспорту України та близько 25 % пасажирообороту, тому для виконання функції основного перевізника рівень розвитку міського пасажирського транспорту в нашій країні повинен бути достатньо високим.

Однак специфіка ринку міських пасажирських перевезень полягає у присутності на ньому великої кількості перевізників різних форм власності. У сфері транспортних послуг діють підприємства як муніципального, так і приватного секторів. З

одного боку, це стимулює залучення підприємницького капіталу, знижує собівартість перевезень за рахунок конкуренції, з іншого — ускладнює управління діяльністю міським пасажирським транспортом.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретико-методологічні засади державного регулювання міського пасажирського транспорту висвітлені в працях як зарубіжних, так і вітчизняних вчених. Вагомий внесок у дослідження особливостей впливу держави на транспортну систему зробили такі вчені, М. Н. Бідняк [1], В. В. Біліченко [1], В. В. Волік [2], В. П. Ільчук [3], Ф. Котлер [4], Д. К. Джайн [4], С. Мейсінсі [4], Н. Ю. Кучерук [5], С. А. Легкий [6], С. А. Матійко [7], П. А. Овчар [8], С. О. Тульчинська [9] та ін. Однак, незважаючи на чис-

ленні дослідження, недостатньо висвітленими залишаються недостатній рівень участі органів державної влади і місцевого самоврядування у вирішенні проблем міського пасажирського транспорту, відсутність необхідної мотивації виконавців зі сторони замовника до якісного виконання договірних зобов'язань, недофінансування експлуатаційної діяльності міського пасажирського транспорту з бюджетів різних рівнів та ін.

Формулювання цілей статті.

Ціллю даної статті є узагальнення теоретико-методологічних засад державного регулювання міського пасажирського транспорту, та надання пропозицій з його удосконалення.

Виклад основного матеріалу дослідження. Людські потреби 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. Як справедливо зазначає Ф. Котлер транспорт, і зокрема, пасажирський, є інтегруючою ланкою в системі розподілу суспільних благ, що опосередковує саме споживання відповідно до особистості індивіда, його культурного рівня [4, с. 67].

Як правило, міський пасажирський транспорт залежно від місткості підрозділяється на громадський пасажирський транспорт (трамвай, тролейбус, автобус, таксі, метрополітен) та індивідуальний (автомобі-

лі, моторолери, мотоцикли). Так як громадський міський пасажирський транспорт виконує, більшу частку пасажирських перевезень, ніж індивідуальний, у цій статті розглянемо лише громадський, а поняття “громадський міський пасажирський транспорт” та “міський пасажирський транспорт” будуть використовуватися як синоніми.

Науковці відносять міський пасажирський транспорт до категорії складних соціально-економічних систем, оскільки він володіє всіма необхідними для цього властивостями [5]. Основою організації будь-якої економічної системи є такі сфери діяльності, як виробництво, розподіл, обмін, споживання. С. А. Легкий виділяє такі найважливіші елементи економічної системи, під якою розуміє цілісну єдність виробників і споживачів, що знаходяться між собою у взаємному зв'язку і взаємодії [6, с. 125]:

- соціально-економічні відносини, що виникають у процесі виробництва та привласнення матеріальних і нематеріальних благ;
- тип господарського механізму або форма регулювання економічної діяльності;
- способи налагодження комунікацій між учасниками економічних відносин;
- мотиваційні установки для виконавців, створювані в процесі реалізації певної соціально-економічної стратегії.

Функціонування економічних систем, що становлять економічний простір, має бути підпорядковане єдиній меті — створенню гарантованих умов життєзабезпечення людини

і суспільства. За рівнем задоволення запитів, інтересів, потреб людини, складових якостей життя, можна судити про успіхи в розвитку економіки.

Систему міського пасажирського транспорту правомірно віднести до соціальної сфери, при цьому соціальна спрямованість міського пасажирського транспорту концентрується в наступних основних положеннях:

1) надання послуг з перевезення населення до об'єктів цільової орієнтації з досягненням соціального ефекту економії часу;

2) необхідність соціального захисту населення. Це передбачає розробку комплексу економічних, соціальних і правових заходів, що забезпечують всім громадянам рівні можливості підтримання необхідного рівня життя, а також підтримку окремих соціальних груп населення. На громадському транспорті соціальний захист реалізується за допомогою дотаційного механізму;

3) турбота про навколишнє середовище, що включає розробку і дотримання екологічних стандартів, а також формування регіональних екологічних програм, де транспорту відводиться одне з центральних місць;

4) забезпечення необхідного рівня безпеки дорожнього руху, що передбачає створення оптимальних режимів регулювання та експлуатацію безпечних конструкцій транспортних засобів [1, с. 38].

Характерними рисами регулювання міського пасажирського транспорту як соціально-економічної системи на сучасному етапі ринкових перетворень є:

- комплексність виникаючих проблем, тобто необхідність врахування

впливу сукупності екологічних, соціальних, психологічних, технічних, управлінських та інших факторів;

- посилення ролі людського фактора в економічних процесах;

- дефіцит матеріальних і фінансових ресурсів;

- ускладнення процесу прийняття рішень в силу високого ступеня невизначеності параметрів зовнішнього і внутрішнього середовища.

Ринковий механізм, шляхом жорсткої конкуренції, банкрутства та безробіття, забезпечує самонастроювання економічних об'єктів та процесів, економіки в цілому на раціональний ефективний режим господарювання [8, с. 159]. Саморегулювання проявляється в тому, що ринковий механізм здатний без втручання держави координувати економічні інтереси підприємців в максимізації прибутку з вигодою споживачів при придбанні товарів і послуг. Забезпечується саморегулювання економічними, а не адміністративно-розпорядчими методами впливу.

Для міського пасажирського транспорту ринковим регулятором є конкуренція перевізників за досягнення оптимальної відповідності попиту і пропозиції на транспортні послуги, заснована на ціновому і неціновому факторах [7]. Обсяг попиту визначається, перш за все, доходами населення, рівнем забезпеченості громадян індивідуальними автомобілями, параметрами розселення. Пропозиція виражається кількістю наданих послуг або працюючого рухомого складу різних модифікацій на міських маршрутах в різні періоди часу, співвідношенням комерційних і пільгових форм обслуговування.

Однак ринковий механізм не здатний вирішити в повному обсязі існуючі та виникаючі економічні проблеми. Є ряд питань, що знаходяться поза ринкових компетенцій. Це відноситься до надання соціально значущих послуг, до яких відносяться послуги міського пасажирського транспорту. В цілому, ринкова економіка має наступні обмеження.

По-перше, ринкова економіка внутрішньо нестійка. Для неї притаманний нестабільний характер розвитку, що супроводжується економічними спадами, підйомами і безробіттям.

По-друге, не всі блага і послуги можуть бути представлені ринком, але вони мають принципове значення для існування і розвитку держави (оборона, фундаментальні наукові дослідження, підтримання правопорядку, інфраструктурні галузі, до яких відноситься пасажирський транспорт).

По-третє, дія ринку не ефективна, якщо мова йде про зовнішні ефекти, пов'язані із забрудненням повітряного і водного басейнів, а також раціонального використання інших природних ресурсів.

По-четверте, ринкова система байдужа до соціального ефекту. В ринковій економіці відсутній принцип соціальної справедливості.

Для врахування зазначених факторів та згладжування протиріч у системі міського пасажирського транспорту необхідна зовнішня контролююча сила, яка виступає в особі суспільства та держави.

Таким чином, державне регулювання міського пасажирського транспорту є створення комплексу умов формування адекватних соціаль-

но-економічних відносин для забезпечення цілеспрямованого розвитку системи, яка має високу соціальну значущість.

Для визначення функціональної області державного регулювання міського пасажирського транспорту можна використовувати підхід, викладений В. В. Волік, при якому цю область можна відобразити за допомогою 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) [2, с. 68].

Тенденція децентралізації в економіці України пов'язана із зростанням ролі місцевих органів влади у загальній системі державного регулювання.

Як наслідок, система муніципального управління міського пасажирського транспорту — одна з найскладніших і нерегульованих сфер. Багато в чому це пов'язано з тим, що муніципальне управління в Україні проходить період становлення. Виробляються методи, критерії, підходи до регулювання соціально-економічних підсистем міст та інших муніципальних утворень в умовах тривалої економічної кризи в країні.

При цьому на муніципальному рівні структури регулювання різні і однотипної схеми не існує.

Найбільш поширеним і апробованим варіантом організації муніципального регулювання діяльності транспорту можна вважати акціо-

нерні товариства, які засновані більшістю транспортних підприємств. Органи місцевого самоврядування передають даним акціонерним товариствам свої повноваження з управління діяльністю транспорту. Ці організації наділяються повноваженнями генеральних замовників на виконання транспортного обслуговування населення. Регулюючі організації, як правило, створені на базі колишніх територіально-виробничих об'єднань, що забезпечує їх якісну роботу за рахунок наявності в штатах кваліфікованих фахівців [9].

Відомий варіант організації та управління сферою обслуговування населення міським пасажирським транспортом через включення до складу виконавчих органів. Цей орган юридично обґрунтований і доцільний, не залежить від впливу комерційних структур, але незначеність механізму фінансування створює перешкоди у реалізації його функціональних повноважень. У більшості випадків його вплив формальний, а його вираз носить рекомендаційний характер.

Органи державного управління. Визначення політики розвитку міського пасажирського транспорту, створення нормативно-правової основи роботи міського пасажирського транспорту, фінансування державних проєктів, визначення пріоритетів у розвитку пасажирського транспорту.

Органи місцевого самоврядування. Визначення цілей і завдань розвитку міського пасажирського транспорту, формування економічних і соціальних програм, створення нормативно-правової основи ре-

гулювання, фінансування проєктів, визначення пріоритетів в розвитку окремих видів пасажирського транспорту. Визначення стратегії розвитку міського пасажирського транспорту та тактики її реалізації, маркетинг, фінансовий менеджмент (механізм регулювання тарифів і дотування підприємств пасажирського транспорту).

Транспортні підприємства. Виробничий менеджмент та управління персоналом, виконання муніципальних замовлень на транспортне обслуговування міського населення, оперативне планування.

Підсумовуючи проведений аналіз, виділимо головне: проблема організації ефективного регулювання міського пасажирського транспорту залишається однією з найскладніших, оскільки послуги міського пасажирського транспорту є соціально значущими, і в зв'язку з цим необхідне державне регулювання цієї галузю, яке має адміністративно-правову і економічну форми, і здійснюється органами державного і місцевого управління. При цьому в процесі децентралізації економіки України зросла роль місцевих органів влади в загальній системі державного регулювання.

Перехід на ринкову економіку створив нові й посилив вже існуючі проблеми у сфері перевезень, основними з яких є погіршення стану основних виробничих фондів транспорту, зниження інвестицій в транспортну галузь, відсутність чіткої державної політики, спрямованої на сприяння формуванню і розвитку конкурентного ринку транспортних послуг, на прискорення процесів пе-

реходу транспортних підприємств на більш високий організаційно-управлінський і технологічний рівень і на більш високий рівень якості наданих транспортних послуг.

Для подолання кризового стану необхідно державна участь у всіх сферах господарсько-виробничої діяльності транспортних підприємств: нормативно-правової, податкової, ліцензійної, фінансової та тарифної. У сфері транспорту повинна превалювати тенденція протекціонізму з боку держави, що вимагає чіткої розстановки пріоритетів, а також конкретного визначення в бюджеті розмірів коштів, які передбачається виділяти на субсидування утримання й розвиток транспортної інфраструктури.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок. Державне регулювання є необхідним елементом транспортної системи в силу її соціально-економічної значущості.

Відсутність чіткої державної політики під час переходу транспортної галузі на ринкові відносини призвело до виникнення нових і загострення старих вже наявних проблем у сфері перевезень, основними з яких є погіршення стану основних виробничих фондів транспорту, зниження інвестицій у транспортну галузь.

Аналіз стану організації та управління пасажирськими перевезеннями в період економічного реформування свідчить про неухильне зниження кількісних і якісних показників перевезень пасажирів.

Поступове формування державної системи регулювання діяльності міського пасажирського транспорту

наштовхується на ряд проблем, основними з яких є:

1) недосконалість правової основи діяльності міського пасажирського транспорту;

2) відсутність у чинному законодавстві механізмів створення необхідних фондів для відшкодування витрат підприємствам міського пасажирського транспорту, джерел фінансування та їх розподіл за видами бюджетів.

Існування перерахованих вище проблем на державному рівні та відсутність ефективної політики щодо виправлення ситуації, що склалася на міському пасажирському транспорті, змушує органи місцевого самоврядування самим знаходити шляхи до їх вирішення.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. *Бідняк М. Н., Біліченко В. В.* Виробничі системи на транспорті: теорія і практика: монографія. Вінниця: УНІВЕРСУМ Вінниця, 2016. 176 с.
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. Комплексний аналіз транспортної мережі міста: системно-аналітичний підхід: монографія / В. П. Ільчук та ін.; за наук. ред. В. П. Ільчука. Чернівці: ЦНТІ, 2014. 870 с.
4. *Котлер Ф., Джайн Д. К., Мэйсинси С.* Маневры маркетинга. Современные подходы к прибыли, росту и обновлению. Москва: Олимп-Бизнес, 2003. 228 с.
5. *Кучерук Г. Ю.* Якість транспортних послуг: управління, розвиток

та ефективність : монографія. Київ: ДЕДУТ, 2011. 208 с.

6. Лезкий С. А. Формування цінової стратегії на пасажирських автотранспортних підприємствах. Економіка транспортного комплексу. 2014. №23. С. 124–134.
7. Матійко С. А. Особливості державного регулювання розвитку транспортного комплексу України. Електронний журнал Державне управління: удосконалення та розвиток. 2010. № 6. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Duur_2010_6_8 (дата звернення: 17.10.2019).
8. Овчар П. А. Економічний розвиток автотранспортної галузі України в умовах глобальних викликів: монографія. Київ: ЦП “Компринт”, 2018. 374 с.
9. Тульчинська С. О. Організаційно-економічний механізм розвитку ринку пасажирських перевезень в Україні : дис. ... канд. екон. наук: 08.07.04 / Нац. технічний ун-т України (КПІ). Київ, 2003. 237 с.
4. Kotler F., Dzhajn D. K., Me'jsinsi S. (2003), *Manevry' marketinga. Sovremenny'e podkhody' k priby'li, rostu i obnovleniyu*. [Marketing Maneuvers. Modern approaches to profit, growth and renewal]. Moscow: Olimp-Biznes [in Russian].
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. Lehkyy S. A. (2014), Formuvannya tsinovoyi stratehiyi na pasazhyr's'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 derzhavnogo rehulivannia 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), *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. Tulchynska S. O. (2003), *Orhanizatsiino-ekonomichniy mekhanizm rozvytku rynku pasazhyr's'kykh perevezen v Ukraini* [Organizational and economic mechanism of development of the passenger transportation market in Ukraine], Kyiv: Natsionalnyi tekhnichniy un-t Ukrainy (KPI) [in Ukrainian].

REFERENCES

1. Bidnyak M. N., Bilichenko V. V. (2016), *Vyrobnychi systemy na transporti: teoriya i praktyka*, [Production system transport: theory and practice]. Vinnytsya: UNIVERSUM [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. 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.