

МЕХАНІЗМ ФУНКЦІОНУВАННЯ МІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ, ЯК ІНСТРУМЕНТ МУНІЦИПАЛЬНОГО УПРАВЛІННЯ

*Розглянуто стан та проблеми муніципального управління
пасажи́рським транспортом в сучасних умовах*

Постановка проблеми. Міський пасажирський транспорт (МПТ) має важливе соціально-економічне значення для забезпечення життєдіяльності міста, тому організація його управління є одним із першочергових завдань місцевого самоврядування.

Перехід країни до ринкової економіки призвів до наступних змін у транспортній системі: скасування державного фінансування, поява приватного сектора, передача відповідальності за роботу пасажирського транспорту місцевим громадам. Безпрецедентне зростання автомобілізації населення, збільшення соціальної неоднорідності суспільства, загострення екологічних проблем ставлять перед місцевими громадами, нові вимоги до організації роботи МПТ. Недостатнє фінансування, відставання в формуванні нормативно-правової бази, відсутність досвіду управління транспортними системами в нових соціально-економічних умовах призвели до серйозної кризи в цій сфері.

Поряд з цим, збільшення динаміки всіх життєвих процесів вимагає і відповідної динаміки прийняття рішень у галузі діяльності. Пасажирський транспорт виконує одну з найважливіших функцій забезпечення економічного розвитку міста, тому ціна управлінських рішень у цій сфері особливо велика. Дія своєчасного прийняття обґрунтованих рішень необхідний постійний моніторинг розвитку ситуації та об'єктивна оцінка їх можливих наслідків.

Сучасні тенденції реформування МПТ в розвинених країнах і задекларовані Міжнародним союзом громадського транспорту, принципи організації громадського транспорту припускають як основних цілей, сталий розвиток суспільства і поліпшення якості життя людини.

Муніципальне управління – відносно нове явище в сучасній Україні. Як особливий вид управління, як область практичної діяльності муніципальне управління з'явилося лише нещодавно, разом з відродженням місцевого самоврядування. Об'єктом муніципального управління є муніципальне утворення – населена територія, на якій здійснюється місцеве самоврядування. В якості суб'єкта муніципального управління виступає його населення – місцеве співтовариство, а також органи місцевого самоврядування, обрані населенням і діють від його імені. Предмет муніципального управління – регулювання соціально-економічних процесів на території муніципального утворення в інтересах місцевої громади та на основі ефективного використання місцевих ресурсів.

У той же час муніципальне управління тісно пов'язане з системою державного управління. Майже всі державні рішення, що стосуються інтересів громадян, так чи інакше проходять через місцеві органи влади, які можуть стати або перешкодою на шляху реалізації державної політики, або її потужним підсилювачем. Отже, не лише муніципальні, а й державні службовці повинні розбиратися в системі муніципального управління. У багатьох сферах діяльності (житлово-комунальний комплекс, містобудування, соціальна сфера, громадська безпека і т. п.) Завдання державної і муніципальної політики тісно взаємопов'язані. У даній роботі нас цікавить головним чином муніципальне управління міським транспортом.

Найважливішим результатом реформ в Україні стали реальна децентралізація влади, власності і управління, перетворення регіонів і територій в реальні суб'єкти процесу привласнення. Розпочався процес становлення принципово нової форми власності – муніципальної, аналогів якої не існувало в радянський період розвитку країни.

Муніципалізація (від латинського слова *municipium* – самоврядування громади) означає передачу державною владою права власності на землю, будівлі, підприємства місцевого господарства органам міського самоврядування.

Об'єктами муніципальної власності в містах стають передусім системи їх життєзабезпечення: водопровідна і каналізаційна мережі, газове господарство, електропостачання, транспорт, житловий фонд і т. д. Зосередження зазначених служб у підпорядкуванні міської влади дає чимало переваг як самим містам, так і населенню. Насамперед це економічна вигода – об'єднане міське господарство і надані їм населенню послуги надаються, як правило, значно дешевше, ніж у випадку розосередження цих служб по окремим приватним власникам (або як це нерідко траплялося в нашій країні – по відомствам), завдяки впорядкуванню фінансів утримання муніципальної власності та міського господарства обходиться дешевше державному бюджету: муніципалізація сприяє зменшенню дотацій з останнього.

Муніципалізація сприяє становленню тієї економічної бази, завдяки якій з'являється можливість покращувати і полегшувати умови життя населення. Муніципалітети беруть на себе значну частину витрат на утримання непрацездатних членів суспільства (дітей, інвалідів, людей похилого віку), особливо в критичні для країни періоди.

Стан вивчення проблеми. Проблематику транспортного забезпечення та регіонального розвитку досліджували: О.І. Амоша, С.І. Дорогунцов, М.І. Долішній, М.П. Бутко, В.І. Пила, М.Г. Чумаченко та ін. У працях цих вчених висвітлюються теоретичні та практичні аспекти формування та функціонування регіональних структур. Також можна зазначити, що фундаментальний внесок у дослідження та розробку моделей, методів і алгоритмів вирішення різних завдань управління міського пасажирського транспорту, які складають основу для будь-яких робіт у цій галузі, внесли: Ю.С. Попков, В.І. Ресін, Н.С. Пальчиков, Г.В. Шелейховській, В.Л. Швець і багато інших вчених.

Мета дослідження. Дослідження сутності механізму функціонування та детальний розгляд питань управління транспортним комплексом міста.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Дослідження проблем формування і розвитку транспорту, займалися відомі вітчизняні та зарубіжні вчені: Л.І. Абалкін, В.І. Авдєєнко, О.І. Анчишкін, О.О. Бакаєв, М.П. Денисенко, В.П. Ільчук, М.І. Котлубай, Ю.Ф. Кулаєв, Ю.Є. Пащенко, А.І. Самоукін, Є.М. Сич, К.Е. Фесенко, Ю.М. Цветов та багато інших. Аналіз наукових праць свідчить, що здебільшого увага дослідників зосереджувалась на механізмі та оцінці функціонування окремих підприємств або підгалузей транспорту без достатньої розробки сутності усіх проблем у взаємозв'язку на регіональному рівні.

Викладення основного матеріалу дослідження. Сучасний етап у розвитку міського пасажирського транспорту (МПТ) в Україні можна охарактеризувати як "продовження входження в ринок". У 1990-х рр. у зв'язку з переходом економіки країни до ринкової форми господарювання розпочався процес реформування МПТ. У цей період відбувалися зміни форм власності, системи управління транспортом та законодавчої бази, що регламентує транспортну діяльність.

Рівень транспортного обслуговування населення в соціальному секторі постійно знижується внаслідок скорочення чисельності парку транспортних засобів, яке призводить до зменшення числа виконуваних рейсів і, отже, збільшення інтервалів руху. Перевезення пасажирів в цьому секторі є комерційно неефективними. У соціальному секторі практично відсутня конкуренція між перевізниками і, як правило, не застосовуються конкурсні процедури при розподілі маршрутів, за винятком окремих випадків. Основний обсяг соціальних перевезень здійснюється

муниципальними підприємствами, що знаходяться в адміністративному підпорядкуванні місцевим органам влади. Активний розвиток приватного сектора міського пасажирського транспорту, характерний для більшості великих міст, дещо пом'якшило гостроту проблем обслуговування населення. Однак і воно вже не компенсує зниження провізних можливостей муніципального транспорту, тому що в більшості міст, досягнувши економічно обґрунтовану межу насичення малими автобусами, які працюють в режимі маршрутних таксомоторів [2, с. 29]. Умови для залучення підприємств до роботи на великих автобусах створені лише в окремих містах. Крім того, приватні перевізники, як правило, не вирішують проблему транспортного обслуговування пільгових категорій громадян.

З одного боку, розвиток приватного сектора дозволило згладити негативні наслідки, викликані скороченням обсягів перевезень у соціальному секторі. З іншого боку, виникли такі проблеми [3, с. 46]:

– відносини приватних перевізників з місцевими органами влади в ряді регіонів країни носять характер деякого протистояння;

– різко збільшилася чисельність парку транспортних засобів, що працюють на міській маршрутній мережі, що перевищила в ряді міст проектні навантаження транспортної інфраструктури.

Причини, які обумовлюють критичний стан МПТ, можна умовно розділити на зовнішні і внутрішні. Зовнішні причини визначаються політичною та економічною ситуацією в країні, умовами, в яких функціонує МПТ і вимогами до його послуг. Основними проблемами є [3, с. 59]:

– недосконалість і суперечності у чинному законодавстві;

– зниження державних інвестицій у розвиток транспорту;

– зменшення обсягів виробництва транспортних засобів для МПТ;

– зростання автомобілізації населення;

– зростання рухливості населення через збільшення економічної активності;

– збільшення і розширення спектру вимог до роботи МПТ (за ціною, швидкістю, комфортністю, безпекою і т.п.).

Недосконалість та протиріччя в чинному законодавстві ускладнюють введення конкурсної системи допуску операторів на міські маршрути, використання договірної основи їх взаємовідносин з міськими адміністраціями та інших прийнятих у світовій практиці методів організації роботи МПТ в умовах ринкових відносин.

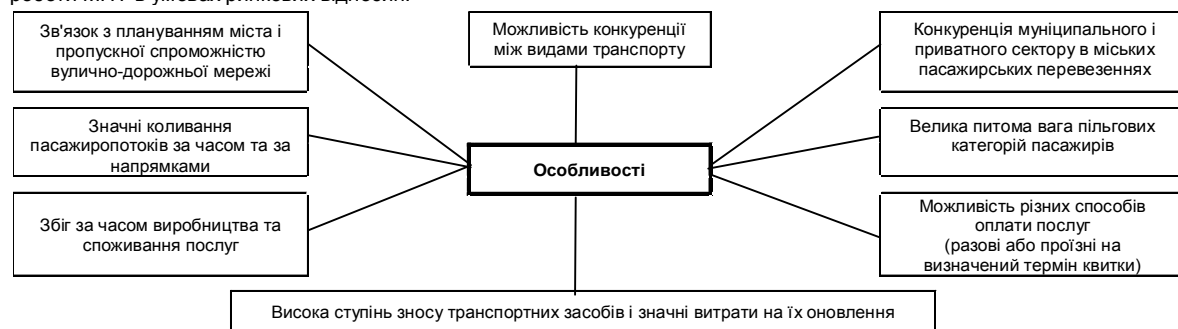


Рис. 1 Особливості транспортного комплексу міста

Розподіл пасажирів за маршрутами визначається за допомогою коефіцієнта нерівномірності, що характеризує наповненість рухомого складу по довжині маршруту. Він являє собою відношення максимальної кількості пасажирів на довжину перегону до загального обсягу роботи транспорту на даному напрямку. Цей коефіцієнт використовується при розрахунку маршрутної системи міста.

Муниципальне управління організацією пасажирських перевезень в місті покликане забезпечити задоволення потреб усіх верств населення з мінімальними втратами часу. Режим роботи транспорту повинен бути пов'язаний з графіком роботи великих містоутворюючих підприємств.

Існуючі правові та економічні відносини між органами місцевого самоврядування як замовниками перевезень, перевізниками та пасажирями не відповідають ситуації, і перспективної соціально-економічної ситуації, обмежують ефективно залучення в сектор міського громадського транспорту приватних інвестицій і розвиток конкурентного середовища.

Безпрецедентне зростання автомобілізації населення призводить до наступних негативних наслідків [11, с. 35]:

– виникненню транспортних заторів;

– різкого погіршення показників транспортного обслуговування населення;

– зростання рівня забруднення повітряного басейну;

– практичного падіння швидкості пересування;

– зростанню енергетичних витрат;

– збільшенню числа дорожньо-транспортних пригод.

Зростання рухливості населення, збільшення і розширення спектру вимог до роботи МПТ змушує переглядати старі підходи до організації роботи МПТ, аналізувати і враховувати попит на транспортні послуги. Формується ринок транспортних послуг вимагає проведення маркетингових досліджень для обліку не лише кількісних вимог до перевезень населення, але і вимог до їх якості.

Внутрішні проблеми можна розділити на проблеми, пов'язані з перехідним періодом в країні і загальні проблеми розвитку і реформування МПТ.

Транспортний комплекс міста включає в себе внутрішньо пасажирський транспорт (автобус, трамвай, тролейбус), міжміський і приміський пасажирський транспорт, вантажний транспорт, спеціалізований транспорт (перевезення хліба, молока, бензину, вивезення побутових відходів, медичний транспорт і ін.), транспортні парки або депо, гаражі, служби з утримання трамвайних колій, контактної мережі електротранспорту, вокзали, автостоянки, заправні станції, ремонтні та інші сервісні служби. У деяких містах для внутрішньоміських перевезень використовується залізничний і водний транспорт, в найбільших містах – метрополітени. Настільки складний комплекс вимагає державного регулювання і управління.

При організації управління транспортним комплексом міста повинні враховуватися його особливості, показані на рис. 1.

Основні завдання муніципального управління у сфері транспорту [11, с. 67]:

– забезпечення надійного стану транспортних ліній і розвиток магістралей;

– модернізація систем організації транспортного руху, диспетчеризація і контроль якості транспортного обслуговування населення;

– приведення муніципального рухомого складу в належний стан, відповідне технічним параметрам і нормативам;

– забезпечення безпеки перевезень.

Функції органів місцевого самоврядування з управління транспортним комплексом міста представлені на рис.2

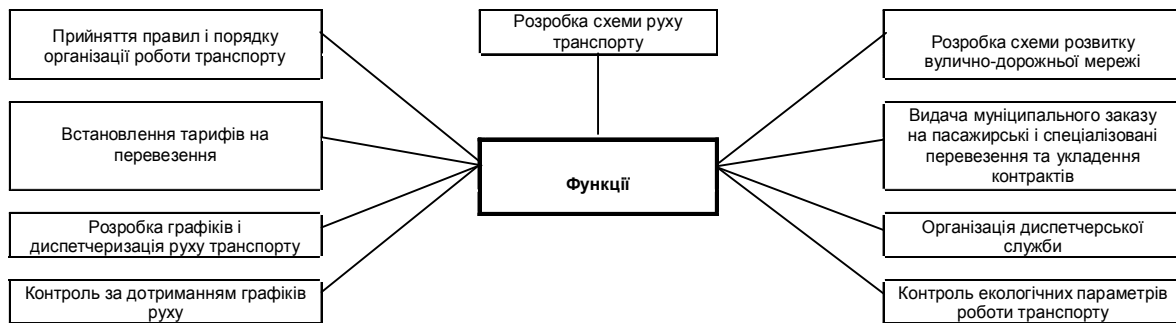


Рис. 2. Функції органів місцевого самоврядування у сфері транспорту

Органи місцевого самоврядування можуть бути наділені державними повноваженнями щодо фінансування муніципальних і приватних транспортних підприємств і перевізників для компенсації перевезення пільгових категорій пасажирів (за умови отримання субвенцій з загальнодержавного або регіонального бюджету).

В умовах різноманіття форм власності на транспортні засоби, конкуренції муніципального і приватного транспорту основними механізмами регулювання пасажиропотоків виступають муніципальне замовлення на перевезення та диспетчеризація перевезень. [9, с. 81]

За кордоном основним інструментом управління системою міського пасажирського транспорту є проектне фінансування як один з різновидів муніципального замовлення. Проводиться конкурс (тендер, аукціон) проектів різних компаній, які організують транспортні перевезення, із залученням експертів. За результатами конкурсу вибирається проект, на який буде виданий муніципальне замовлення. Подібний вибір виконавців сприяє розвитку здорової конкуренції у сфері міського пасажирського транспорту.

Узагальнюючі показники роботи міського пасажирського транспорту представлені на рис.3.

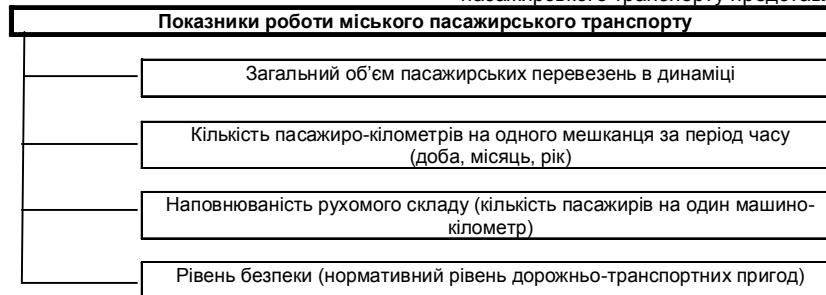


Рис. 3. Показники роботи міського пасажирського транспорту

У системі міського транспорту більшості українських міст накопичилося багато складних проблем. Одна з них – проблема контролю оплати за проїзд. У більшості міст України муніципальний пасажирський транспорт зношений практично напововину. Для її вирішення за кордоном встановлюють автоматичні турнікети, в деяких містах України стимулюють для цього купівлю проїзних квитків різного терміну користування та подальше проведення грошово-речових лотерей за номерами куплених квитків. [7, с. 21]

Інша проблема – знос рухомого складу. Коштів міського бюджету, а також частини виручки муніципальних пасажирських підприємств не вистачає для ремонту рухомого складу, оскільки велика їх частина йде на компенсацію проїзду пільгових категорій населення. Підвищення вартості проїзду викликає лише відтік пасажирів у приватні автобуси, в результаті чого муніципальний транспорт працює “вхолосту”. [7, с. 22]

Серйозною проблемою багатьох міст є дорожня мережа, її пропусканна здатність. Необхідні шляхопровідні розв'язки, об'їзні дороги; в окремих випадках необхідно розширювати проїжджу частину вулиць, що вкрай складно. З урахуванням стану дорожньої мережі повинен здійснюватися вибір типу рухомого складу транспорту.

Масова автомобілізація викликала необхідність створення великого комплексу сервісних служб, що забезпечують роботу транспорту. Серйозну проблему представляє організація стоянок індивідуального транспорту (паркінгів) на території міста, будівництво колективних гаражів, в тому числі багатопверхових, в

центрі міста. У деяких нових житлових будинках перші поверхи та підвали проектується як гаражі, що зручно мешканцям. Інша проблема – автозаправні станції та пункти, мийки, майстерні термінового ремонту та шиномонтажу. Вони теж повинні розміщуватися по всій території міста.

Необхідна ув'язка роботи внутрішньоміського і зовнішнього транспорту. Управління об'єктами зовнішнього транспорту (залізничні та автовокзали, річкові та морські порти, аеропорти тощо) здійснюється, як правило, державними підприємствами або великими акціонерними компаніями. Органи місцевого самоврядування зобов'язані забезпечити “стикування” цих об'єктів з маршрутами міського транспорту, мережею підприємств торгівлі та громадського харчування, іншими міськими службами. [6, с. 18]

Критерії ефективності функціонування муніципального пасажирського транспорту можуть бути розділені на критерії ефективності роботи транспорту і критерії ефективності його управління. Перелік можливих критеріїв представлений на рис. 4.



Рис. 4. Критерії ефективності функціонування муніципального пасажирського транспорту

Використовувані у взаємозв'язку критерії ефективності роботи та критерії ефективності управління здатні досить емко характеризувати систему міського пасажирського транспорту як суб'єкт і об'єкт муніципального управління.

В адміністраціях більшості великих міст є структурні підрозділи, які здійснюють функції управління міського пасажирського транспорту. Кращою є схема з єдиним структурним підрозділом, який здійснює управління транспортом та утримання міських доріг. Перспективна також схема з виділенням в окрему структуру (муніципальне установа) служби муніципального замовника транспортних послуг. У цьому випадку за структурним підрозділом адміністрації закріплюється питання нормативно-правового регулювання транспортної діяльності на території муніципального утворення та фінансування перевезення пільгових категорій пасажирів через систему муніципального замовлення.

Служба замовника розподіляє обсяги перевезень між муніципальними та приватними перевізниками, встановлює графіки руху, здійснює диспетчерський контроль.

Останнім часом в Україні стало проникати одне з сучасних досягнень управлінської науки – науки управління проектами. В даний час за кордоном цей напрям в значній мірі розвинений, існує навіть Міжнародна Асоціація управління проектами, ця методологія добре зарекомендувала себе в умовах ринкових відносин.

Муніципальні утворення відповідно до законодавства мають усі права юридичної особи, здійснюваними від його імені органами місцевого самоврядування. Це означає, що за невеликим винятком органи місцевого самоврядування можуть здійснювати правовідносини, передбачені для юридичних осіб цивільним законодавством.

Таким чином, нове цивільне законодавство прирівнює (за деякими винятками) муніципальні утворення до суб'єктів ринкових відносин. Такий стан спонукає органи місцевого самоврядування до досить високих вимог з управління господарської діяльністю, в цілому – з управління розвитком міста.

В умовах, коли місцеві органи управління були складовою частиною державного управління, і при цьому економіка всієї країни управлялася адміністративними методами, у методології управління проектами не було необхідності. Зараз досягнення цього напрямку в управлінській науці починають практично використовуватися в багатьох сферах життєдіяльності. [5, с. 171]

Враховуючи специфіку муніципального управління, про яку йшлося у вище, немає необхідності повністю переносити всю методологію управління проектами в муніципальне управління. Однак, очевидно, деякі елементи цієї методології можуть бути застосовані в управлінні розвитком муніципального утворення.

Таким чином, під управлінням комплексним соціально-економічним розвитком муніципального утворення ми будемо розуміти управління взаємно узгодженими програмами (проектами) розвитку всіх сфер

життєдіяльності муніципального утворення, зв'язаними по ресурсах, термінами відповідно до прийнятих населенням пріоритетам, а також прийнятими до виконання на основі договорів або за законом загальнодержавними та регіональними програмами розвитку.

У кожному муніципальному утворенні управління розвитком може бути організовано по-різному (в залежності від ресурсів та складності вирішуваних завдань), але деякі особливості процесу управління розвитком муніципальним утворенням властиві всім муніципальним утворенням. У цьому зв'язку необхідно зазначити наступне. Яким би безперервним не здавався процес розвитку та управління розвитком, загальною принциповою особливістю процесу управління розвитком муніципальних утворень є його циклічність. Головними факторами циклічності процесу управління є:

- бюджетний процес;
- період повноважень органів місцевого самоврядування;
- великі інвестиційні проекти;
- місцеві традиційні особливості (культурно-історичні, релігійні та ін.)

В даний час має місце нова функція органів місцевого самоврядування – зовнішня взаємодія. Ця функція обумовлена організаційно-правовим статусом органів місцевого самоврядування в системі владних відносин в країні. Організаційні органи місцевого самоврядування виведені із системи органів державної влади, але інститут місцевого самоврядування як владний інститут є повністю підзаконним інститутом влади (не може сам себе реформувати, його діяльність здійснюється в рамках, встановлених законодавством). Таким чином держава за допомогою закону регулює цю сферу діяльності. Поширена думка про те, що органи місцевого самоврядування "відокремлені від держави" несумлінне перебільшення. Органи місцевого самоврядування і як владні суб'єкти, і як суб'єкти цивільних правовідносин здійснюють свою діяльність у тісному контакті з зовнішнім середовищем, під якою ми розуміємо сукупність інших суб'єктів суспільних відносин, які своїми діями можуть внести корективи в дії органів місцевого самоврядування конкретного муніципального утворення.

При управлінні розвитком необхідно враховувати наявність цих суб'єктів і мати достатньо широкий інструментарій для забезпечення узгодження інтересів місцевої громади та зовнішніх по відношенню до муніципального утворення суб'єктів.

Головне завдання – це узгодження інтересів місцевої громади та регіональних, та державних інтересів. Звертаємо увагу на те, що органи державної влади на території конкретного муніципального утворення мають право для здійснення державних функцій мати свої органи. Таким чином, стосовно конкретної території в органів державної влади і в органів місцевого самоврядування теоретично (особливо щодо уявлень про розвиток тієї чи іншої території) можуть бути різні цілі. Вирішення цієї колізії знаходиться у виділенні державної

компетенції (предметів відання, прав і повноважень) та компетенції органів місцевого самоврядування, і це має бути закріплено законом.

Раніше, коли держава була єдиною владою, свої інтереси кожна людина, по суті, захищала індивідуально. Кожен може навести приклади зі свого досвіду взаємодії через посередництво державних чиновників з державою. Фактично громадяни не мали реальної можливості захистити свої інтереси.

В даний час взаємодія з державою по всіх життєво важливих питань перемістилася на рівень органів місцевого самоврядування. З'явилося поняття "колективні інтереси", ці колективні інтереси покликані захищати органи місцевого самоврядування. Таким чином, органи місцевого самоврядування, по-перше, є посередниками між органами державної влади та місцевим співтовариством. По-друге, органи місцевого самоврядування зобов'язані погоджувати інтереси всіх суб'єктів, що мають відношення до управління розвитком муніципального утворення або впливають на цей розвиток. Законодавство в даний час забезпечує необхідну правову основу для забезпечення взаємодії та узгодження інтересів. Однак цього недостатньо для того, щоб говорити про розподіл компетенції в цій сфері, особливо в частині повноважень (прав і обов'язків). Ці відносини ще недостатньо врегульовані і тому вони вимагають подальший розвиток законодавства в цьому напрямку. [4, с. 125]

Всі вищевказані аспекти необхідно враховувати, коли мова йде про управління транспортним комплексом міста.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Система муніципального управління, як і вся система місцевого самоврядування, знаходиться в сучасній Україні на стадії становлення. Її законодавча база ще поки недосконала і багато в чому суперечлива, відсутня єдина термінологія, досвід муніципальної практики відносно невеликий. Тому окремі положення, висунуті в цьому дослідженні, носять постановочний характер.

Економічні та фінансові ресурси місцевого самоврядування вкрай недостатні і не забезпечують задоволення основних життєвих потреб населення. Але особлива потреба муніципальної влади виражається в кваліфікованих кадрах, здатних ефективно управляти в ринковому середовищі муніципальним майном, фінансами, муніципальними підприємствами і установами, об'єктами міського господарства та соціальної сфери, розробляти і реалізовувати місцеві програми розвитку, залучати до цієї роботи господарючі суб'єкти, громадські об'єднання, всі верстви населення, вміло взаємодіяти з органами державної влади.

Говорячи про управління транспортним комплексом міста, слід ще раз зупинитися на проблемах питання:

- низький рівень збирання виручки від реалізації квиткової продукції;
- високий знос рухомого складу;
- низька пропускна здатність дорожньої мережі;
- проблема організації стоянок індивідуального автотранспорту на внутрішньодворових і внутрішньоквартальних територіях міста (необхідне будівництво колективних гаражів, в т.ч. багатоповерхових та підземних в центрі міста).

Список використаної літератури.

1. *Большаков А.М., Кравченко Е.А., Черников С.Л.* Повышение качества обслуживания пассажиров и эффективности работы автобусов. / А.М. Большаков. – М.: Транспорт, 2009. – 20 с.
2. *Воронин А.Г., Лапин В.Л., Широков А.Н.* Основы управления муниципальным хозяйством. / А.Г. Воронин – М.: Дело, 2008. – 346 с.
3. *Иванов В.В., Коробова А.Я.* Муниципальный менеджмент. / В.В. Иванов – М.: ИНФРА-М, 2002. – 286 с.
4. *Ігнатенко О.С., Маруніч В.С.* Організація автобусних перевезень в містах: Навч. посібник. / О.С. Ігнатенко – К.: НТУ, 2008. – 196 с.
5. *Кузнецов Е.Я., Дыбов А.М., Сутьрин Я.М.* Техника и технологии отраслей городского хозяйства / Е.Я. Кузнецов – Донецк.: Инфра, 2010. – 224 с.
6. Новое в экономике и управлении. Управление развитием транспортного комплекса России: сборник статей / Под общей ред. д.э.н., проф. В.А. Николаева. – М.: Изд-во "Каталог", 2006. – 94 с.
7. *Овчинников Е.В.* Городской транспорт / Е.В. Овчинников – М.: Высш. шк., 2007. – 179 с.
8. *Пассажи́рские автомоби́льные перевозки* / Афанасьев Л.Л., Воркут А.И., Дьяков А.Б. и др. – М.: Транспорт, 2006. – 220 с.
9. *Пассажи́рские автомоби́льные перевозки* / Афанасьев Л.Л., Воркут А.И., Дьяков А.Б. и др. – М.: Транспорт, 2006. – 220 с.
10. *Русев Г.В.* Организация автомобильных перевозок / Г.В. Русев – К.: Высш. шк., 2011. – 231 с.
11. Система муніципального управління: Учебник для вузов. / Под редакцией В.Б. Зотова. – СПб.: Лидер, 2005. – 493 с.

КУЧМЕНКО Віталій Олександрович – старший викладач кафедри економіки Житомирського державного технологічного університету.

Наукові інтереси:

- рейтингова оцінка і статистика економічних процесів;
- управління та логістика транспортних систем.

Стаття надійшла до редакції 06.10.11 р.