

**Висновок.** Таким чином, запропоновані планові заходи щодо впровадження системи управління ефективністю роботи пасажирських автобусних станцій. Розроблено алгоритм впровадження системи управління, який передбачає такі основні етапи: розробка наказу про впровадження системи управління ефективністю роботи пасажирських автобусних станцій; відбір кандидатів для робочої групи системи управління; формування та навчання робочої групи; розробка системи управління ефективністю роботи пасажирських автобусних станцій; розподіл відповідальності між працівниками підприємства; розробка документації для впровадження системи управління; впровадження та моніторинг системи управління; проведення корегувальних заходів. Запропоновано функціональний розподіл робіт в процесі виконання функцій системи управління ефективністю роботи підприємства. Розроблена модель процесу документального забезпечення впровадження запропонованої системи на основі методології IDEF0.

**Перелік посилань:**

1. **Ансофф И.** Стратегическое управление / И. Ансофф. – М.: Экономика, 1989. – 519 с.
2. **Друкер П.** Эффективное управление. Экономические задачи и оптимальные решения / П. Друкер. – М.: ФАИР-ПРЕСС, 2002. – 288с
3. **Kaplan R.S.** Balanced Scorecard: Translating Strategy into Action / R.S. Kaplan. D.P. Norton. – Boston (Ma., USA): Harvard Business School Press, 1996.
4. **Мицберг Г.** Школы стратегий / Г. Мицберг, Б. Альстренд, Д. Лемпел. – [пер. с англ. под ред. Ю.Н. Каптуревского]. – СПб: Питер, 2001. – 336 с.
5. **Портер М.** Международная конкуренция / М. Портер. – [пер. с англ. / под ред. В.Д. Щетинина]. – М.: Междунар. отношения, 1993. – 896 с.
6. **Томпсон А.А.** Стрикленд А.Дж. Стратегический менеджмент. Искусство разработки и реализации стратегии: [уч. для вузов] / А.А. Томпсон, А.Дж. Стрикленд. – М.: Банки и биржи. ЮНИТИ, 1998. – 576 с.
7. Системы управления эффективностью бизнеса: [учеб. пособие] / Н.М. Абдикеев, С.Н. Брускин, Т.П. Данько и др.; [под науч. ред. д.т.н., проф. Н.М. Абдикеева и О.В. Китовой]. - М.: ИНФРА М, 2010. – 282 с.

Стаття надійшла: 17.03.2015 р.

Рецензент: д.е.н., проф. Горелов Д.О.



УДК 334.78 : 656.072

JEL Classification G 340 : R 410

## МЕТОДИЧНІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ ВИРОБНИЧИХ ОБ'ЄДНАНЬ ПІДПРИЄМСТВ МІЖМІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

Дмитрієв І.А., д.е.н., професор

Шевченко І.Ю., к.е.н.

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

**Анотація.** Предметом статті є методичні аспекти формування виробничих об'єднань підприємств міжміського пасажирського автомобільного транспорту; метою дослідження – виявлення основних умов, за яких формування виробничого об'єднання підприємств міжміського пасажирського автомобільного транспорту є економічно доцільним. Методологію написання статті склали загальнонаукові та спеціальні методи, а саме: метод аналізу та синтезу, системний підхід, статистичні методи (зокрема, кореляційно-регресійний аналіз). Основні результати наукового дослідження полягають у наступному: 1) виявлено, що формування виробничого об'єднання підприємств міжміського пасажирського автомобільного транспорту є економічно доцільним лише при наявності річної потреби у перевезеннях у розмірі, більшому за 3,3 млн. пасажирів; 2) сформовано методичний підхід до вибору способу формування виробничого об'єднання підприємств міжміського пасажирського автомобільного транспорту та, на основі його апробації, ідентифіковано, що організація такого об'єднання на основі технічного переоснащення виробничо-технічної бази діючих підприємств є економічно доцільною при річній потребі населення в міжміських пасажирських перевезеннях у обсязі, більшому за 3,3 млн. пасажирів; на основі реконструкції виробничо-технічної бази діючих підприємств – при обсязі перевезень, більшому за 3,8 млн. пасажирів; на основі розширення виробничо-технічної бази діючих підприємств – при обсязі перевезень, більшому за 4,5 млн.

пасажирів; на основі нового будівництва – при обсязі перевезень, більшому за 5,2 млн. пасажирів; 3) надано методичні рекомендації щодо визначення оптимальних розмірів (за критерієм наявності рухомого складу) підприємств виробничого об'єднання міжміського пасажирського автомобільного транспорту на базі оптимізації собівартості перевезень і забезпечення ефективності системи управління підприємствами та, на основі їх практичного застосування, зроблено висновок про економічну доцільність формування подібного об'єднання з підприємств, розміри парку рухомого складу яких не перевищують 400 автобусів.

**Ключові слова:** виробничі об'єднання, міжміські пасажирські перевезення, обсяг перевезень пасажирів

## METHODICAL ASPECTS OF FORMATION OF PRODUCTION ASSOCIATIONS OF THE INTERCITY PASSENGER AUTOMOBILE TRANSPORT ENTERPRISES

Dr. Ilya Dmytriiev, DH in Economics, Professor

Inna Shevchenko, PhD in Economics

Kharkiv National Automobile and Highway University

**Summary.** *The subject of the article is methodical aspects of formation of production associations of the intercity passenger automobile transport enterprises; the purpose of research – identifying the basic conditions when formation of production associations of the intercity passenger automobile transport enterprises is economically feasible. The methodology of article writing amounted general scientific and special methods, including the method of analysis and synthesis, system approach, statistical methods (correlation and regression analysis). The main research results are the following: 1) revealed that the formation of production associations of the intercity passenger automobile transport enterprises is economically feasible only if the annual need of passenger transportations is more than 3,3 million passengers; 2) the methodical approach to choosing a way of formation of production associations of the intercity passenger automobile transport enterprises is formed, and, based on its approbation, identified that the organization of such production associations on the basis of technical re-equipment of the technical-production base of existing enterprises is economically feasible if the annual need of passenger transportations is more than 3,3 million passengers; on the basis of reconstruction of the technical-production base of existing enterprises – if the annual need of passenger transportations is more than 3,8 million passengers; on the basis of extension of the technical-production base of existing enterprises – if the annual need of passenger transportations is more than 4,5 million passengers; on the basis of new construction – if the annual need of passenger transportations is more than 5,2 million passengers; 3) the methodical recommendations for determining the optimal size (by the criterion of rolling stock) of production associations of the intercity passenger automobile transport enterprises are provided on the basis of the optimization of transportation costs and ensuring the effectiveness of enterprises management and, based on their practical application, concluded the economic feasibility of this associations formation from enterprises the size of rolling stock which does not exceed 400 buses.*

**Keywords:** *production associations, intercity passenger transportation, amount of passenger transportation*

**Постановка проблеми.** Автомобільний транспорт є невід'ємною та важливою галуззю національної економіки, рівень розвитку якої значною мірою визначає стан і розвиток багатьох інших видів економічної діяльності в державі – промисловості, торгівлі, сільського господарства, будівництва, діяльності готелів і ресторанів тощо. Проте, з моменту проголошення незалежності України та до нинішніх часів умови функціонування підприємств автомобільного транспорту значно погіршилися, що знайшло своє негативне відображення на безпосередніх результатах їх діяльності: так, за даними Державної служби статистики України [1] за обраний період значно зменшилися обсяги вантажних і пасажирських перевезень – з 4803842,8 тис. тон у 1991 р. до 1260767,5 тис. тон у 2013 р. (на 73,76%) та з 6464891,0 тис. пасажирів у 1991 р. до 3343659,5 тис. пасажирів у 2013 р. (на 48,28%) відповідно. Такі разючі зміни в обсязі послуг автомобільного транспорту неминуче призвели до значного скорочення кількості суб'єктів господарювання даного виду економічної діяльності та здійснили негативний вплив на успішність функціонування тих учасників, що залишилися на ринку. За даними агентства Smida [2] останнім часом економічна ефективність функціонування все більшою кількістю підприємств автомобільного транспорту та все частіше характеризується від'ємним фінансовим результатом.

Усе вищезазначене свідчить про значні проблеми в самостійному функціонуванні підприємств автомобільного транспорту та актуалізує питання формування їх виробничих

об'єднань, яке видається неможливим без відповідного методичного забезпечення.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Теоретичним, методичним і прикладним аспектам забезпечення успішного функціонування підприємств автомобільного (в тому числі пасажирського) транспорту присвячені наукові праці таких вітчизняних учених як А. Базилук, М. Бідняк, Н. Боровик, Т. Бузун, Ю. Деречинський, О. Жарова, О. Жулин, О. Касьян, Л. Козак, О. Криворучко, І. Лаврик, Н. Левчук, Г. Рябікова, А. Пасічник, В. Порфіренко, В. Полуянов, О. Черноус, М. Хобта, В. Шинкаренко та таких зарубіжних науковців як Н. Журавльова, Л. Казанська, Г. Кононова, І. Лавриков, В. Ляско, І. Політковська, Р. Рогова, В. Самойлович, Є. Тихомиров, І. Туревський, О. Тозік, М. Улицький, І. Улицька, О. Хмельницький та ін. Цими вченими всебічно досліджувалися різноманітні аспекти забезпечення конкурентоздатності підприємств автомобільного транспорту, зокрема, маркетингові [3–7], логістичні [8–10], бізнес-процесові [11, 12], інвестиційні [13, 14], інноваційні [15], аспекти забезпечення якості автотранспортних послуг [16, 17] і економічної безпеки автотранспортних підприємств [18, 19].

**Невирішені складові загальної проблеми.** Утім, не дивлячись на значні напрацювання в цій царині, недостатньо уваги приділено вченими дослідженню базових аспектів формування виробничих об'єднань підприємств міжміського автомобільного транспорту як перспективного напрямку забезпечення конкурентоздатності вітчизняних АТП у сучасних ринкових умовах.

**Формулювання цілей статті.** Метою дослідження є виявлення та доповнення методичних аспектів формування виробничих об'єднань підприємств міжміського пасажирського автомобільного транспорту.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Досвід організації та практика функціонування виробничих об'єднань підприємств в промисловості показує, що таке об'єднання являє собою інтегрований комплекс спеціалізованих виробничих одиниць, які в сукупності здійснюють широке коло заходів щодо сприяння розвитку науково-технічного прогресу, раціонального перерозподілення та використання трудових, матеріальних і фінансових ресурсів, більш ефективного фінансування капіталовкладень і забезпечення високої якості продукції, що виготовляється.

Тим самим, основною метою організації виробничого об'єднання підприємств міжміського пасажирського автомобільного транспорту (далі – ВОП МПАТ) є підвищення ефективності функціонування МПАТ та якості обслуговування пасажирів у міжміському автобусному сполученні. В зв'язку з цим, формування ВОП МПАТ забезпечує своєчасне та повне задоволення потреб населення в пасажирських перевезеннях у міжміському сполученні та створює економічні основи раціонального використання матеріальних, трудових і фінансових ресурсів, і підвищення якості обслуговування пасажирів.

Традиційно ВОП МПАТ формується на основі діючих виробничих об'єднань автовокзалів і/або пасажирських автостанцій шляхом включення до їх складу спеціалізованих міжміських АТП, тим самим, виділяють 2 основних типи таких об'єднань: I тип – ВОП, що включають лише експлуатаційні АТП, II тип – ВОП, що включають як АТП, так і пасажирські автостанції.

Головною метою ВОП МПАТ I типу є забезпечення високої ефективності виробничо-господарської діяльності підрозділів, що входять до їх складу. Ця ж мета стоїть і перед автостанціями. При цьому, в деяких випадках, дані цілі можуть вступати в протиріччя: так, наприклад, ВОП МПАТ I типу може досягнути значних техніко-економічних показників, використовуючи автобуси нижчого класу, для яких характерні нижчі експлуатаційні витрати. Скорочення випуску автобусів на маршрути, їх переведення на інші, більш вигідні види робіт також сприяє досягненню високого рівня техніко-економічних показників, але забезпечення високої ефективності та якості транспортно-обслуговування пасажирів при цьому, звичайно, не досягається. Тоді як формування ВОП МПАТ із включенням до їх складу пасажирських автостанцій дозволяє безпосередньо поставити перед ними та АТП спільну мету і, тим самим, зосередити всі зусилля на її досягненні. Таким чином, у контексті забезпечення високого рівня конкурентоздатності вітчизняних АТП через підвищення якості автотранспортних послуг більш доцільним є формування ВОП МПАТ II типу, адже у цьому випадку досягається більш широке втілення організаційних принципів формування таких об'єднань.

Питання формування ВОП МПАТ, у першу чергу, зводиться до вирішення задачі створення спеціалізованих міжміських АТП, наявність яких є необхідною умовою формування об'єднань такого типу. Спеціалізація дозволяє скоротити витрати на утриман-

ня та ремонт рухомого складу, покращити управління підприємствами автомобільного транспорту, підвищити ефективність і якість перевезень. Проте проведення спеціалізації є виправданим не в усіх умовах, що викликає необхідність визначення умов, при яких формування спеціалізованих міжміських АТП і ВОП МПАТ є можливим, доцільним і ефективним. Створення будь-якого типу підприємства є доцільним лише в тому випадку, якщо існує потреба в продукції, що виготовляється та реалізується даним підприємством. Відповідно, й організація міжміських спеціалізованих АТП доцільна лише при наявності відповідної потреби населення в поїздках у міжміському сполученні.

Основним показником, що характеризує ефективність роботи підприємств МПАТ, є витрати на здійснення перевезень. Відповідно, для визначення доцільності проведення спеціалізації при заданих умовах (при заданому обсязі пасажирських перевезень) достатньо порівняти граничні витрати, що приходяться на одиницю транспортної роботи, на спеціалізованих і неспеціалізованих підприємствах із відповідним обсягом перевезень. Якщо граничні витрати на спеціалізованих АТП будуть нижчими, а ніж на неспеціалізованих, то при заданому обсязі перевезень пасажирів проведення спеціалізації є доцільним. Ефективність проведення спеціалізації при цьому може бути оцінена як різниця граничних витрат.

З цією метою, використовуючи метод кореляційно-регресійного аналізу, було проведено дослідження залежності граничних витрат від обсягу перевезень пасажирів для трьох типів АТП: змішаного, пасажирського та спеціалізованого міжміського. У результаті розрахунків визначені наступні регресійні залежності граничних витрат на міжміські автобусні перевезення від обсягів перевезень пасажирів окремо для кожного типу АТП: для змішаних підприємств –  $Y = 0,9361 + 0,200 \lg x$ , для пасажирських підприємств –  $Y = 3,0379 - 0,6325 \lg x$ , для спеціалізованих міжміських підприємств –  $Y = 5,0229 - 0,5234 \ln x$ . Отримані коефіцієнти та рівняння регресії є значимими, про що свідчать відповідні значення t-розподілення Стьюдента та F-критерію Фішера, що є більшими за табличні значення [20]. Використовуючи отримані рівняння регресії, дослідимо залежність граничних витрат на міжміські автобусні перевезення від обсягу перевезень пасажирів для АТП трьох досліджуваних типів (результати представлено в табл. 1).

**Таблиця 1 – Залежність граничних витрат на міжміські автобусні перевезення від обсягу перевезень пасажирів\***

Обсяг перевезення пасажирів, млн. пас.	Значення граничних витрат на 1 пас.-км. за типами АТП, грн.:		
	змішаними АТП	пасажирськими АТП	спеціалізованими АТП
0,5	4,1	3,5	4,9
1,0	4,2	3,1	3,9
1,5	4,3	2,8	3,2
2,0	4,4	2,3	2,8
2,5	4,5	2,1	2,3
3,0	4,6	1,9	2,1
3,5	4,7	1,7	1,6
4,0	4,8	1,5	1,1

\* Розраховано авторами

Як свідчать дані табл. 1, здійснення міжміських автобусних перевезень спеціалізованими АТП є економічно недоцільним при річному обсязі пасажирських перевезень у розмірі 3,0 млн. пасажирів і економічно доцільним при обсязі перевезень пасажирів у розмірі 3,5 млн. пасажирів на рік. Додаткове використання графічного методу дало змогу визначити, що економічна доцільність здійснення міжміських пасажирських перевезень спеціалізованими АТП досягається у разі, якщо річний обсяг таких перевезень є більшим за 3,3 млн. пасажирів, що є першою умовою доцільності формування ВОП МПАТ.

Наступною умовою, яку необхідно враховувати при формуванні спеціалізованих АТП, – це потреба в додаткових капітальних вкладеннях і, відповідно, вибір способу формування ВОП МПАТ, виходячи з фінансових можливостей підприємства та планового обсягу перевезень пасажирів.

Згідно діючих положень господарського права України формування виробничих об'єднань підприємств може здійснюватися шляхом нового будівництва, розширення, реконструкції та технічного переоснащення існуючих господарюючих суб'єктів. Про цьому нове будівництво – це будівництво основних або допоміжних будівель і споруд або їх комплексів із заданими техніко-економічними показниками та призначенням, які споруджуються за єдиним проектом в першу та наступні черги на визначених для цього об'єктах нових майданчиках або майданчиках, звільнених від існуючих будівель; розширення діючих підприємств – це будівництво нових і розширення існуючих окремих цехів та об'єктів основного, підсобного та обслуговуючого призначення на території діючих підприємств з метою створення додаткових або нових виробничих потужностей; реконструкція діючих підприємств – це переобладнання діючих цехів та об'єктів основного, підсобного та обслуговуючого призначення без розширення існуючих будівель і споруд основного призначення та без збільшення чисельності працівників з одночасним поліпшенням умов їх праці та охорони навколишнього природного середовища, здійснюване з метою вдосконалення виробництва та підвищення його техніко-економічного рівня, збільшення виробничих потужностей, зміни номенклатури продукції та поліпшення її якості; технічне переоснащення діючих підприємств – це комплекс заходів щодо підвищення техніко-економічного рівня окремих виробництв, цехів і дільниць на основі впровадження передової техніки та технології, механізації та автоматизації виробництва, модернізації та зміни застарілого і фізично зношеного устаткування на нове більш продуктивне [21].

Скориставшись даними про планові річні обсяги перевезень пасажирів, а також відповідними стандартними значеннями коефіцієнту віднесеності витрат і попередньо розрахованими значеннями коефіцієнту економічної ефективності капітальних вкладень (отриманими внаслідок практичної реалізації запропонованого авторами алгоритму визначення економічної доцільності формування спеціалізованого міжміського АТП за етапами: 1) введення даних про потенційний обсяг пасажирських перевезень; 2) визначення необхідної кількості автобусів і їх загальної місткості; 3) визначення собівартості 1 пас.-км; 4) визначення потенційного пасажирообороту; 5) визначення експлуатаційних витрат; 6) визначення доходів від здійснення пасажирських перевезень; 7) визначення прибутку; 8) визначення потреби в капітальних вкладеннях; 9) розрахунок значення коефіцієнта ефективності капітальних вкладень), представимо основні результати апробації розробленого методичного підходу до вибору способу формування ВОП МПАТ в табл. 2.

**Таблиця 2 – Умови доцільності формування ВОП МПАТ різними способами (сформовано авторами)**

Обсяг попиту населення на перевезення в міжміському сполученні, млн. пас.	Коефіцієнт віднесеності витрат	Спосіб формування ВОП МПАТ	Коефіцієнт економічної ефективності
більше 5,2	> 0,8	нове будівництво	0,16
	0,6-0,8	розширення	0,20
	0,4-0,6	реконструкція	0,27
	0,4 <	технічне переоснащення	0,40
4,5-5,2	0,6-0,8	розширення	0,17
	0,4-0,6	реконструкція	0,23
	0,4 <	технічне переоснащення	0,34
3,8-4,4	0,4-0,6	реконструкція	0,17
	0,4 <	технічне переоснащення	0,26
3,3-3,7	0,4 <	технічне переоснащення	0,18

Отримані дані співпадають з результатами попередніх розрахунків (щодо доцільності формування ВОП МПАТ при річній потребі в пасажирських перевезеннях, не меншій 3,3 млн. пасажирів), що дозволяє їх рекомендувати до застосування при обґрунтуванні способу формування таких об'єднань.

Наступним фактором, що забезпечує раціональне формування ВОП МПАТ, є визначення оптимальних розмірів підприємств, що входять до складу об'єднання. Для вирішення цієї задачі проведено дослідження впливу розміру АТП на собівартість перевезень і ефективність системи управління підприємством. При цьому в якості показника,

що характеризує розмір підприємства, прийнято середньооблікову кількість автобусів.

Залежність між собівартістю пасажирських перевезень і розмірами АТП описується наступним рівнянням регресії:  $Y = 1,0652 + 31,418 \times \frac{1}{x}$ , а між ефективністю системи

управління та розмірами АТП – таким рівнянням регресії:  $Y = 27,45 + 0,037x - 0,000048x^2$ . Тоді, враховуючи, що значення t-розподілення Стьюдента та F-критерію Фішера є такими, що свідчать про значущість коефіцієнтів і рівнянь регресії, відобразимо основні результати аналізу залежності собівартості пасажирських перевезень і ефективності системи управління підприємством від розмірів АТП (за критерієм наявності рухомого складу) в наступній таблиці (табл. 3).

**Таблиця 3 – Залежність собівартості пасажирських перевезень і ефективності системи управління підприємством від розмірів АТП\***

Розмір АТП, автобусів	Собівартість 1 пас.-км, грн.	Ефективність системи управління АТП, %
100	4,5	29,5
200	3,5	33,0
300	3,0	35,0
400	2,5	36,0
500	2,3	35,0
600	2,1	33,0

\* Розраховано авторами

Як свідчать дані табл. 3, оптимальний розмір підприємств ВОП МПАТ за критерієм наявності рухомого складу складає 400 автобусів.

**Висновки або наукова новизна.** Проведене дослідження дозволило виявити основні умови, за яких формування ВОП МПАТ є економічно доцільним, зокрема, наявність річного попиту населення на міжміські перевезення у розмірі, більшому за 3,3 млн. пасажирів. Також було обґрунтовано вибір способу формування ВОП МПАТ і оптимальний розмір підприємств таких об'єднань за критерієм наявності рухомого складу.

Тим самим, результати дослідження мають не лише загальнотеоретичне наукове значення, але й практичну цінність, так як можуть широко застосовуватися діючими підприємствами пасажирського автомобільного транспорту при формуванні відповідних виробничих об'єднань.

#### **Перелік посилань:**

1. Транспорт / Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2005/tz/tz\\_rik/tz\\_u/ts\\_u.htm](http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2005/tz/tz_rik/tz_u/ts_u.htm). – Заголовок з екрану.

2. База даних / Офіційний сайт агентства Smida [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://smida.gov.ua/db>. – Заголовок з екрану.

3. Боровик Н.А. Якість транспортного обслуговування та попит споживачів транспортних послуг / Н.А. Боровик, Т.С. Сив'юк // Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія. – 2012. – Вип. 10. – С. 379–382.

4. Шинкаренко В.Г. Сутність споживчої цінності автотранспортної послуги / В.Г. Шинкаренко, І.М. Ананко // Економіка транспортного комплексу: збірник наукових праць. – 2013. – Вип. 21. – С. 154–162.

5. Шинкаренко В.Г. Оценка удовлетворенности потребителей транспортной услугой / В.Г. Шинкаренко, Е.В. Дежурова // Економіка транспортного комплексу: збірник наукових праць. – 2014. – Вип. 23. – С. 7–21.

6. Шинкаренко В.Г. Оцінка інтенсивності конкуренції на ринку автотранспортних послуг / В.Г. Шинкаренко, Т.Є. Лазарева // Економіка транспортного комплексу: збірник наукових праць. – 2012. – Вип. 20. – С. 60–77.

7. Шинкаренко В.Г. Маркетинговий підхід до визначення ціни на послуги пасажирського автомобільного транспорту / В.Г. Шинкаренко, С.А. Легкий // Економіка транспортного комплексу: збірник наукових праць. – 2011. – Вип. 17. – С. 82–89.

8. Пасічник А.М. Фактори, що впливають на формування транспортно-логістичних мереж / А.М. Пасічник, І.П. Вітрух, В.В. Кутирев // Проектування, виробництво та експлуатація автотранспортних засобів і поїздів. – 2013. – № 21. – С. 167–177.

9. Пасічник А.М. Транспортно-логістична інфраструктура України: проблеми та перспективи ро-

- звітку / А.М. Пасічник, І.Г. Лебідь, В.В. Кутирев // *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія.* – 2012. – Вип. 10. – С. 192–198.
10. Шинкаренко В.Г. Аудит логістики на АТП / В.Г. Шинкаренко, І.М. Ананко // *Економіка транспортного комплексу: збірник наукових праць.* – 2013. – Вип. 22. – С. 113–125.
  11. Криворучко О.Н. Кваліметрическая оценка бизнес-процессов автотранспортного предприятия / О.Н. Криворучко // *Економіка транспортного комплексу: збірник наукових праць.* – 2013. – Вип. 21. – С. 171–181.
  12. Криворучко О.М. Формування бізнес-процесної моделі автотранспортного підприємства / О.М. Криворучко, Ю.О. Сукач // *Економіка транспортного комплексу: збірник наукових праць.* – 2014. – Вип. 23. – С. 85–96.
  13. Базиліук А.В. Механізм реалізації інвестиційного потенціалу автотранспортних підприємств в Україні / А.В. Базиліук, В.В. Гордієнко // *Актуальні проблеми економіки.* – 2013. – № 10. – С. 84–92.
  14. Козак Л.С. Інвестиційна політика як засіб реалізації інвестиційної стратегії автотранспортних підприємств / Л.С. Козак, Г.Г. Гайдай // *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія.* – 2012. – Вип. 10. – С. 495–500.
  15. Шинкаренко В.Г. Вибір напрямків інноваційної діяльності АТП / В.Г. Шинкаренко, О.В. Клепікова // *Економіка транспортного комплексу: збірник наукових праць.* – 2011. – Вип. 17. – С. 52–61.
  16. Боровик Н.А. Оцінка якості та ефективності пасажирських перевезень / Н.А. Боровик, Т.С. Сив'юк // *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія.* – 2012. – Вип. 9. – С. 268–270.
  17. Криворучко О.М. Визначення внеску інтегрованих процесів у забезпечення якості автотранспортних послуг / О.М. Криворучко // *Економіка транспортного комплексу: збірник наукових праць.* – 2012. – Вип. 20. – С. 110–120.
  18. Боровик Н.А. Безпека автотранспортних підприємств в умовах економічної кризи / Н.А. Боровик, Т.С. Муха // *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія.* – 2011. – Вип. 8. – С. 261–264.
  19. Черноус О.І. Аналіз стійкості функціонування регіональних автотранспортних систем України / О.І. Черноус // *Економіка промисловості.* – 2010. – № 3. – С. 162–167.
  20. Математическая статистика: учебник / В.М. Иванова, В.Н. Калинина, Л.А. Нешумова [и др.]. – М.: Высшая школа, 1981. – 371 с.
  21. Правове регулювання відносин у капітальному будівництві (Господарське право України) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://pidruchniki.com/16801028/pravo/pravove\\_regulyuvannya\\_vidnosin\\_kapitalnomu\\_budivnitstvi](http://pidruchniki.com/16801028/pravo/pravove_regulyuvannya_vidnosin_kapitalnomu_budivnitstvi). – Заголовок з екрану.

Стаття надійшла: 01.02.2015 р.  
Рецензент: д.е.н., проф. Горелов Д.О.

