

Цель исследования – установление новых особенностей процесса формирования имиджа автосервисного предприятия в условиях широкого использования современных информационно-коммуникационных технологий.

Метод исследования – сбор и анализ статистических данных участия пользователей на специализированных тематических форумах сети Internet, используемых для распространения информации про деятельности автосервисных предприятий Украины.

Проведено анализ информационных технологий, которые получили существенное значение при формировании имиджа автосервисного предприятия. Проведено обследование имеющихся украинских ресурсов Internet с отзывами собственников автомобилей про полученные услуги на автосервисных предприятиях. Определены возможности и угрозы, связанные с влиянием новых информационных технологий на процесс формирования имиджа автосервисного предприятия.

Полученные результаты могут быть использованы при формировании и поддержке позитивного имиджа автосервисными предприятиями. Дальнейшие исследования целесообразно проводить в направлении разработки теоретических основ функционирования системы управления имиджем автосервисного предприятия на основе использования возможностей новых сетевых сервисов.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** АВТОСЕРВИСНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ, ИМИДЖ, ИНФОРМАЦИОННО-КОММУНИКАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ, INTERNET, СЕТЕВОЙ СЕРВИС, УПРАВЛЕНИЕ.

УДК 351.811.123

## ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ РОБОТИ ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Сив'юк Т.С.

Постановка проблеми. Державне регулювання роботи сучасної транспортної інфраструктури міського господарства та міського пасажирського транспорту, є багатоаспектним і актуальним завданням, розв'язання, як показує досвід, часто відстає від змін внутрішнього і зовнішнього середовища, потребуючи розробки спеціальних механізмів у напрямку стратегій доцільних змін.

Пасажирському транспорту потрібні реформи фінансування, управління і регулювання. Тоді приплив інвестицій може стати природним наслідком такої реформи. Законодавство повинно охопити всі головні питання, що визначають правовий і організаційно-управлінський статус підприємств пасажирського транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання державного регулювання роботи пасажирського транспорту присвячено праці О. Антоненко, І. Лисенко [1-4], К. Гнедіної, О. Костецької та ін. Але деякі питання, які впливають на економічний стан залишаються невирішеними та потребують вирішення.

Цілі статті. Визначення шляхів державного регулювання міського пасажирського транспорту.

Основний матеріал. Фінансовий стан багатьох підприємств пасажирського транспорту залишається нестійким. Зарубіжний і вітчизняний досвід показує, що головний важіль, який впливає на фінансове положення виробників продукції транспорту є узгоджена інвестиційна політика та державна (муніципальна) політика. Потрібні розроблені заходи та комплексна програма оздоровлення всієї системи пасажирського транспорту [1].

Як показує практика, на сьогодні немає єдиного інвестиційного розв'язання проблеми міського транспорту, прийнятого для всіх міст. Але є дуже багато прикладів того, які труднощі виникають за відсутності координації діяльності різних відомств або взаємодії між ними, а також у тому випадку, якщо не розроблені деякі загальні принципи зняття інвестиційних перешкод до реальної інтеграції.

На державну установу управління пасажирськими перевезеннями міста доцільно покласти такі основні функції:

- формування показників планової роботи і розкладів рухомого складу на маршрутній мережі міста;
- фіксація фактичної роботи рухомого складу і оперативне диспетчерське управління рухом на всій маршрутній мережі міста;
- підготовка звітів про роботу рухомого складу на лінії для покриття витрат перевізників з бюджету.

Для покращення системи державно-приватного партнерства на пасажирському транспорті міста Києва, особливо його наземної частини, необхідно змінити фінансові умови функціонування транспорту в місті Києві.

Головний рівень управління – це органи державної влади, де розв'язуються завдання централізованого управління між муніципальними перевезеннями пасажирів на єдиній базі з найефективнішим обміном даних між інформаційними системами міністерств і відомств та диспетчерськими системами, що забезпечують координації дій транспортних підрозділів служб в місті Києві під час перевезень[2].

Пасажирські перевезення в Україні відповідали динаміці зростання доходів населення та стану фінансів домогосподарств. Так, розвиток ринку пасажирських перевезень протягом 2000 – 2008 рр. (4,37 млрд пас. у 2008 р.), змінився скороченням до 3,7 млрд пас. у 2010 р. Водночас у цілому протягом 2000 – 2010 рр. місткість внутрішнього ринку пасажирських перевезень України збільшилась на 45,7 %, що вказує на перспективність розвитку та високий рівень можливостей реалізації інвестиційного потенціалу на цьому сегменту діяльності АТП. Аналіз регіональної специфіки ринку пасажирських перевезень України у 2000 – 2010 рр. дозволив зробити такі узагальнення:

- 1) Різноманітність розвитку пасажирських перевезень;
- 2) Реструктуризація пасажирських міських перевезень;
- 3) Регіональна диференціація у сегменті пасажирських перевезень за критерієм ємності ринку;
- 4) Потенціал ринку замовлень пасажирських перевезень.

Державі необхідно розробити та реалізувати систему заходів:

1) удосконалення норм, що регулюють питання оформлення прав власності на державне майно транспортної галузі, а також питання користування земельних ділянок організаціями транспортно-го комплексу;

2) проведення розумної приватизації майна транспортної галузі з урахуванням цілей і завдань транспортної стратегії;

3) облік особливостей міської транспортної інфраструктури при встановленні умов використання державного майна;

Головним завданням, які необхідно вирішити для оптимального та доступного перевезення пасажирів в місті Києві:

1) забезпечення доступності транспортних послуг для населення міста;

2) підвищення якості послуг, що надаються;

3) залучення кращих управлінських кадрів, техніки і технологій;

4) забезпечення безпеки перевезень, що базується в комплексному вирішенні питань утримання транспортних засобів у технічному справному стані;

5) дотримання вимог до кваліфікації водіїв;

6) контроль за режимом праці водії та їх відпочинку;

7) дотримання правил дорожнього руху;

8) забезпечення безпечних дорожніх умов;

9) зберігання транспортних засобів відповідно до вимог з безпеки.

Розв'язання цих завдань необхідно почати з методики формування нормативної бази по маршрутному плануванню і обліку витрат для всіх видів транспорту. Необхідно все це зробити прозорим і зрозумілим, як для органів, які встановлюють тарифи, так і для населення, яке користується послугами пасажирських перевезень. Отже кожен пасажир повинен знати за що він платить і як оформуються надані державною тарифи на перевезення [4].

Висновки та перспективи подальших досліджень. Таким чином, розв'язання проблем оптимального функціонування і розвитку пасажирських перевезень в місті Києві повинно знаходитись під державним контролем, яка для цього має всі необхідні організаційно-економічні ресурси і можливості.

#### ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Рудяченко І.Ф. Підвищення якості транспортних послуг на основі комплексу маркетинг – логістики: Матеріали Першої Міжнародної науково-практичної конференції. – К.: ДАЗТУ, 2009. – с. 36-44.
2. Василенко Т.Е. Класифікація факторів, формуючих якість послуг пасажирських підприємств автомобільного транспорту (ПАТП) / Т.Е. Василенко //Економіка: проблеми теорії та практики: Зб. наук. пр. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2005. – Вип. 210. – Т.4. – с. 855 – 866;
3. Попков В. Методи впливу на ринок індивідуальних потребителів / В. Попков// Маркетинг и реклама. 1997. – № 1-2. – С. 18;
4. Автомобільний транспорт в Україні. Нормативна база. – К.: КНТ, АТКА, 2004. – 504 с.;

5. Гиссин В.И. Управление качеством продукции: Учеб. Пособие. – Ростов н/Д: Феникс, 2000. – 256 с.;
6. Белешев С.Д., Гуревич Ф.Г. Математико-статистические методы экспертных оценок. – М.: Статистика, 1999. – 226 с.;
7. Басовский Л.Е., Протасьев В.Б. Управление качеством: Учебник. – М.: ИНФРА-М, 2000. – 212 с.

#### РЕФЕРАТ

Сив'юк Т.С. Державне регулювання роботи пасажирського транспорту. // Тетяна Сергіївна Сив'юк // Вісник НТУ. – К.: НТУ. – 2012. – Вип. 26.

В статті обґрунтовано головні завдання держави, які можуть впливати на якість транспортної продукції автомобільного транспорту.

Мета роботи – вдосконалення та визначення шляхів державного регулювання міського пасажирського транспорту.

Об'єкт дослідження – аналіз пасажирських перевезень автомобільним транспортом.

Фінансовий стан багатьох підприємств пасажирського транспорту залишається нестійким. Зарубіжний і вітчизняний досвід показує, що головний важіль, який впливає на фінансове положення виробників продукції транспорту є узгоджена інвестиційна політика та державна (муніципальна) політика. Потрібні розроблені заходи та комплексна програма оздоровлення всієї системи пасажирського транспорту. Головний рівень управління – це органи державної влади, де розв'язуються завдання централізованого управління між муніципальними та муніципальними перевезеннями пасажирів на єдиній базі з найефективнішим обміном даних між інформаційними системами міністерств і відомств та диспетчерськими системами, що забезпечують координації дій транспортних підрозділів служб в місті Києві під час перевезень.

Новизна полягає у необхідності зробити прозорим і зрозумілим, як для органів, які встановлюють тарифи, так і для населення, яке користується послугами пасажирських перевезень. Отже кожен пасажир повинен знати за що він платить і як оформлюються надані державною тарифи на перевезення. Рекомендації що стосуються управління якістю на автомобільному транспорті потребують доопрацювання на нових ринках. Також необхідно удосконалити класифікацію факторів, яка формує якість транспортних послуг.

**КЛЮЧОВІ СЛОВА:** ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ, ПАСАЖИРСЬКИЙ ТРАНСПОРТ, ДЕРЖАВНИЙ КОНТРОЛЬ.

#### ABSTRACT

Syv'yuk T.S. State regulation of passenger transport. // Tatyana Syv'yuk // Visnyk NTU. – K.: NTU. – 2012. – Vol. 26.

In the article the main tasks of the state, which may affect the quality of the transport of products to road transport. Purpose – to improve and identify ways of public regulation of urban passenger transport. The

object of study – an analysis of passenger transportation by road. The financial condition of many businesses passenger transport remains fragile. Foreign and domestic experience shows that the main factor that affects the financial position of the producers of transport is coordinated investment policy and state (municipal) policy. Looking developed measures and a comprehensive program of rehabilitation of all passenger transport system.

The main level of government – the authority of the government, which solved the task centralized management between municipalities and municipal transportation of passengers on a single base with the most efficient data exchange between information systems departments and agencies and supervisory systems to ensure coordination of transport services departments in Kyiv under time traffic.

The novelty lies in the need to make transparent and understandable, both of which set fees, and for the population uses the services of passenger traffic. So every passenger has to know for which he pays and how oformuyutsya given state tariffs for transportation recommendations regarding quality management in road transport. Needing new markets. It is also necessary to improve the classification factors that forms the quality of transport services. Keywords: state regulation of passenger transport, government control.

#### РЕФЕРАТ

Сивьюк Т.С. Государственное регулирование работы пассажирского транспорта. // Татьяна Сергеевна Сивьюк // Вестник НТУ. – К.: НТУ. – 2012. – Вып. 26.

В статье обоснованы главные задачи государства, которые могут влиять на качество транспортной продукции автомобильного транспорта.

Цель работы – совершенствование и определение путей государственного регулирования городского пассажирского транспорта.

Объект исследования – анализ пассажирских перевозок автомобильным транспортом.

Финансовое состояние многих предприятий пассажирского транспорта остается неустойчивым. Зарубежный и отечественный опыт показывает, что главный рычаг, который влияет на финансовое положение производителей продукции транспорта является согласованная инвестиционная политика и государственная (муниципальная) политика. Нужны разработаны мероприятия и комплексная программа оздоровления всей системы пассажирского транспорта. Главный уровень управления – это органы государственной власти, где решаются задачи централизованного управления между муниципальными и муниципальными перевозками пассажиров на единой базе с наиболее обменом данных между информационными системами министерств и ведомств и диспетчерскими системами, обеспечивающими координации действий транспортных подразделений служб в городе Киеве во время перевозок.

Новизна заключается в необходимости сделать прозрачным и понятным, как для органов, которые устанавливают тарифы, так и для населения, которое пользуется услугами пассажирских перевозок. Так что каждый пассажир должен знать за что он платит и как оформляются предоставленные государственной тарифы на перевозку. Рекомендации касаются управления качеством на автомобильном транспорте требуют доработки на новых рынках. Также необходимо усовершенствовать классификацию факторов, формирующей качество транспортных услуг.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, ПАССАЖИРСКИЙ ТРАНСПОРТ, ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОНТРОЛЬ.

УДК 625.76:338

## АНАЛІЗ СВІТОВОГО ДОСВІДУ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА ТА ШЛЯХИ РОЗВИТКУ В УКРАЇНІ

Соколова Н.М., кандидат економічних наук  
Герасименко А.В.,  
Маковська Ю.А.

Постановка проблеми.

Для подальшого соціально-економічного розвитку України, яка знаходиться у стані трансформації, важливо опиратися на досвід інших країн, враховувати загальносвітові а економічні тенденції, можливість критичного запозичення закордонних механізмів, інструментів і технологій для досягнення цілей державної політики.

Дослідження практики господарювання як економічно розвинених країн, так і країн що розвиваються, свідчить про зростання активності застосування різних форм партнерства держави та приватного бізнесу у різноманітних галузях. У західній практиці така взаємодія держави та приватного бізнесу отримала назву Public – Private Partnership (PPP), тобто державно-приватного партнерства (ДПП).

Державно-приватне партнерство розглядається як необхідна умова розвитку ефективної ринкової економіки, тому, проведення аналізу світового досвіду державно-приватного партнерства й визначення шляхів розвитку державно-приватного партнерства в Україні є актуальною проблемою.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Питанням, пов'язаним із застосуванням різноманітних механізмів взаємодії держави та приватного бізнесу, присвятили свої роботи такі відомі вчені, як В. Варнавський [1], Ю. Зворикіна [2], В. Кондратьєв [3] та вітчизняні вчені такі як: В.М.Вакулєнко, О.В.Берданова, Н.Г.Діденко, Н.А.Сич, А.Ф.Ткачук, І.О.Федіва, Є.О.Фишко та ін.

Мета статті.

Вплив світового розвитку ДПП на його розвиток в Україні

Аналіз світового досвіду державно-приватного партнерства з метою удосконалення та його розвитку в Україні.

Виклад основного матеріалу.