

УДК 656.34:338.47

**Юлія Адамян**

(асистент каф. «Облік, аудит і інтелектуальна власність», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна)

## **ФАКТОРИ, ЩО ВПЛИВАЮТЬ НА ФОРМУВАННЯ І РОЗВИТОК ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У МЕЖАХ ВЕЛИКОГО МІСТА**

*Метою даної статті є удосконалення класифікації основних факторів, які впливають на формування і розвиток міських пасажирських перевезень, що дозволить вибрати оптимальне співвідношення різних видів транспорту з метою підвищення їх загальної ефективності курсування. Для вирішення задач такого класу в роботі запропоновано застосувати системний підхід, методи раціонального вирішення проблем і стратегічне планування за певним сценарієм. На основі проведеного аналізу можна констатувати, що оптимальне співвідношення різних видів транспорту у великому місті необхідно визначати з урахуванням специфічних факторів, що обумовлюють особливості формування і розвитку міських пасажирських перевезень в даному місті. Удосконалено класифікацію основних факторів, що впливають на ефективність розвитку пасажирських перевезень у межах великого міста України, яка базується на системі таких факторів, як географічних, екологічних, економічних, ринкових, соціальних, демографічних і стану існуючої транспортної інфраструктури, які дозволять прогнозувати рухливості населення на майбутній період і вибрати оптимальне співвідношення різних видів транспорту з метою підвищення їх загальної ефективності курсування. Врахування вказаних факторів дозволить міським органам виконавчої влади приймати науково-обґрунтовані рішення щодо розвитку пасажирського транспорту великих міст на перспективу.*

*Ключові слова:* міські види транспорту, пасажирські перевезення, ефективність курсування.

*Целью статьи есть усовершенствование классификации основных факторов, влияющих на формирование и развитие городских пассажирских перевозок, что позволит выбрать оптимальное соотношение различных видов транспорта с целью повышения их общей эффективности курсирования. Для решения задач такого класса в работе предложено применить системный подход, методы рационального решения проблем и стратегическое планирование по определенному сценарию. На основе проведенного анализа можно констатировать, что оптимальное соотношение различных видов транспорта в большом городе необходимо определять с учетом специфических факторов, обуславливающих особенности формирования и развития городских пассажирских перевозок в данном городе. Усовершенствована классификация основных факторов, влияющих на эффективность развития пассажирских перевозок в пределах*

© Адамян Ю. П., 2014

*большого города Украины, которая базируется на системе таких факторов, как географические, экологические, экономические, рыночные, социальные, демографические и состояние существующей транспортной инфраструктуры, которые позволят прогнозировать подвижность населения на будущий период и выбрать оптимальное соотношение различных видов транспорта с целью повышения их общей эффективности курсирования. Учет указанных факторов позволит городским органам исполнительной власти принимать научно обоснованные решения по развитию пассажирского транспорта крупных городов на перспективу.*

*Ключевые слова: городские виды транспорта, пассажирские перевозки, эффективность курсирования.*

**Постановка проблеми.** Великі міста України, як правило, розташовані у степовій зоні на берегах річок або морів. У той же час ландшафт різних міст суттєво відрізняється. Характерні особливості міст, що побудовані на правих берегах Дніпра (Київ, Дніпропетровськ) – це наявність пагорбів, балок і ярів. Місто Донецьк має іншу особливість. На території міста є багато териконів, що заважають організації традиційних видів транспорту. Місто Харків розташоване на березі невеликих річок і має неспокійний ландшафт, який перерізаний пагорбами і руслами річок. Місто Одеса має більш менш спокійний ландшафт, але наявність пляжів і інших особливостей також впливає на розвиток міських транспортних артерій. Львів має свою специфіку – вузькі вулиці у центрі міста не дозволяють у достатній мірі розвинути транспортну інфраструктуру.

Тому для оптимізації міських пасажирських перевезень слід враховувати багато різних факторів, які суттєво впливають на вибір переважних видів міського пасажирського транспорту і обумовлюють написання даної статті.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Останні наукові публікації досить часто висвітлюють питання розвитку пасажирських транспортних перевезень у великих містах. Особливо слід відмітити праці Гаєвської Л. Н., Зеркалова Д. В., Качан С. П., Кудрицької Н. В., Сидоренко І. В. і ін. Водночас, розвиток міських транспортних перевезень пасажирів відбувається під впливом факторів, які впливають на їх розміщення і функціонування, що вимагає постійного моніторингу їх впливу на тенденції розвитку міського пасажирського транспорту.

Недостатня розробленість теоретико-методичних засад реформування міського транспорту зумовлює необхідність розробки наукових принципів, які б враховували всі перелічені вище фактори за умови сталого розвитку суспільства, що визначає актуальність теми дослідження, її теоретичну і прикладну значущість.

**Метою статті** є аналіз класифікації основних факторів, до яких слід віднести географічні, екологічні, економічні, ринкові, соціальні, демографічні і стан існуючої транспортної інфраструктури, що впливають на ефективність розвитку пасажирських перевезень у межах великих міст.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** В даній роботі вперше в Україні і СНД запропоновано вирішити проблему оптимізації міських пасажирських перевезень з урахуванням таких впливових чинників (рис. 1):

1. Історична побудова, рельєф і площа міста, наявність річок і моря;
2. Чисельність місцевих мешканців і кількість гостей міста;
3. Існуючий стан розвитку міської транспортної інфраструктури;
4. Екологічний стан міста;

5. Наявність заводів, виробничих підприємств, історичних пам'ятників, об'єктів відпочинку і розваг;
  6. Розвиненість приміської зони і кількість мешканців, які приїздять працювати в місто, або відпочивати у приміській зоні;
  7. Рівень доходів, смертності, народжуваності і мобільність населення міста;
  8. Розташування аеропортів, залізничних, морських, автобусних і річкових вокзалів;
  9. Виділення коштів з міського бюджету;
  10. Виділення додаткових коштів з державного бюджету країни;
  11. Будівництво транспортної інфраструктури за рахунок приватних коштів.
- Нижче наведені дослідження стосовно визначення впливу позначених вище чинників на переваги і недоліки різних видів міського транспорту.



Рис. 1 Фактори, що впливають на формування і розвиток пасажирських перевезень. Джерело: Розробка автора

**Історична побудова, рельєф і площа міста, наявність річок і моря** значно впливає на вибір виду міського транспорту і розвиток транспортної інфраструктури [2]. Якщо місто налічує багато років існування і розташоване в західному регіоні України і деякий час було під впливом європейської культури, то в ньому, як правило, вузькі і непрямі вулиці, будинки побудовані дуже щільно. Така архітектура міста не дозволяє в повній мірі використовувати звичайний трамвай і тролейбуси. Проте в центральній частині міста можна використовувати невеликі автобуси типу «Богдан» на електроживленні і обмежено маршрутні таксі. Будувати метро в таких містах з чисельністю населення менш 1 млн мешканців економічно недоцільно. В цьому разі можна організувати рух підземного швидкісного трамваю, який дозво-

лить значно покращити екологічний стан міста. Основним представником таких міст є Львів.

У великих містах, які побудовані в промислових районах степової і лісостепової зон і налічують близько 300-400 років, ширина вулиць значно ширша, їх напрям в основному орієнтований вздовж пагорбів і річок. У цих містах транспортна інфраструктура розвивалася інакше і характеризується наявністю рейкових видів транспорту: тролейбусів, автобусів і метро. На забруднення міста від шкідливих викидів транспорту раніше не звертали уваги, оскільки основне забруднення довкілля відбувалося за рахунок викидів заводів і фабрик. В останні 25 років у цих містах став потужно розвиватися автомобільний транспорт за рахунок мікроавтобусів.

Окремо слід зупинитися на історичному розвитку міста Києва, який налічує близько 1600 років. На його побудову суттєво вплинув рельєф (наявність пагорбів і балок), велика площа міста, розташування на обох берегах Дніпра, наявність кількох мостів і столичний статус. Перелічені фактори суттєво вплинули на розвиток транспортної інфраструктури Києва. В ньому одночасно міські перевезення виконуються усіма видами транспорту: – звичайний трамвай; – швидкісний трамвай; – автобуси; – маршрутні таксі; – тролейбуси; – метро; – приміські електропоїзди; – річковий транспорт.

Серед великих міст України самостійне місце займає Одеса, яка розташована на березі Чорного моря. Спокійний рельєф міста зумовив чітку побудову вулиць, які мають уклін у бік моря. В цьому місті крім перерахованих вище видів транспорту (за винятком метро і швидкісного трамваю) є ще морський транспорт [3].

**Чисельність місцевих мешканців з урахуванням кількості гостей. Існуючий стан розвитку міської транспортної інфраструктури.** За часів СРСР склалося так, що великі міста з населеністю мешканців більш ніж 1 млн можуть використовувати метро. Такими містами в Україні є Київ, Харків, Дніпропетровськ, Одеса, Донецьк, але не всі ці міста можуть мати метро, оскільки на його будівництво впливають геологічні умови, розвиненість існуючої транспортної інфраструктури, протяжність транспортних зв'язків. Наявність коштів у бюджеті міста і підтримка уряду. Зараз в Україні чисельність жителів деяких міст стала суттєво зменшуватися за рахунок смертності і міграції. Наприклад, у Дніпропетровську вона знизилася майже на 200 тис., а метро продовжує будуватися. У Кривому Розі кількість мешканців в майже 700 тис., проте протяжність міста більше 100 км і проблему транспортних зв'язків тут вирішують за рахунок приміських залізничних пасажирських перевезень і будівництва швидкісного трамваю. Одночасно тут розвинене автомобільне сполучення разом з іншими видами міського транспорту.

Але в усіх без винятку великих містах України проблема транспорту з кожним роком загострюється, оскільки основним видом транспорту в них стали маршрутні таксі. До того значно виросла кількість приватних автомобілів. Разом ці основні причини призвели до дуже небажаних наслідків: – швидкість руху міського транспорту суттєво знизилася; – зросла кількість заторів і «технологічних пробок»; – кількість шкідливих викидів значно погіршили екологічну обстановку; – підвищилася кількість хвороб і передчасна смертність людей; – збільшилася кількість аварій, травмованих і померлих людей; – негативний екологічний стан міста сприяв появі хворих дітей, які щойно народилися.

В Європі для зниження шкідливого впливу автомобільного транспорту на довкілля заборонили рух маршрутних таксі, транзитних вантажних автомобілів і розвивають в основному рейкові перевезення і електротранспорт. Для зниження кіль-

кості «технологічних пробок» перша полоса руху використовується тільки для міського транспорту і звичайних таксі.

**Екологічний стан міста, наявність заводів, виробничих підприємств, історичних пам'яток, об'єктів відпочинку і розваг.** В Дніпропетровську, Донецьку, Харкові сконцентровано багато виробничих підприємств, а у Донецьку ще і шахт, які суттєво впливають на необхідність розвитку транспортної інфраструктури з метою доставки до роботи працівників у межах міста і з приміської зони. Оскільки в містах від цих виробництв дуже забруднене довкілля, то вкрай необхідно для налагодження транспортних зв'язків використовувати екологічно чисті види транспорту. Аналогічна проблема виникає для доставки мешканців і гостей міста до історичних пам'яток, об'єктів відпочинку, туризму і розваг. В таких містах як Київ, Львів і Одеса для цього слід впроваджувати спеціальні види транспорту, які б не забруднювали довкілля. До них слід віднести: – Автобуси на електричному живленні; – Експресні тролейбуси; – Трамваї на гумовому ході; – Рейкові автобуси; – Вагони-трамваї; – Приміські електропоїзди; – Річкові і морські теплоходи або трамваї тощо.

**Рівень доходів, смертності, народжуваності і мобільність населення міста.** На основі дисертаційних досліджень [6, 7, 8, 9, 10] встановлено, чисельність транспортних пасажирських перевезень в Україні з кожним роком зменшується, оскільки на це впливають народжуваність, смертність і відносно низькі доходи населення. Але у великих містах перевезення населення поступово зростають, оскільки на фоні підприємств, що скорочують робітників, одночасно з'являються нові виробництва. Одночасно збільшується територія міст і протяжність транспортних маршрутів. Збільшується мобільність населення у приміській зоні відпочинку, розваг і туризму на фоні заміни небезпечного автомобільного транспорту на екологічно чисті види. У великих містах зростає кількість міжнародних туристів і закордонних гостей, оскільки Україна стала відкритою для інших країн світу. Вплив цих факторів на розвиток транспортної інфраструктури міста потребує додаткових досліджень.

**Розташування аеропортів, залізничних, морських, автобусних і річкових вокзалів.** З розвитком великих міст України необхідно впровадити адекватні зміни транспортної інфраструктури і нових видів міського рухомого складу, який би відповідав нормам екологічної безпеки, підвищеної швидкості, комфорту і якості. Більшість аеропортів, авто і річкових вокзалів потребує реконструкції у відповідності до умов сучасного ринку і реформування транспортної галузі. В кращому стані – залізничні вокзали Києва, Дніпропетровська, Харкова і Львова. До ЄВРО 2012 року було реконструйовано залізничний вокзал в Донецьку, закінчено будівництва і реконструкцію аеропортів у Києві, Львові, Харкові й Донецьку [4]. В деяких великих містах автовокзали потребують реконструкції, розширення або перенесення в іншу зону. Але ще не вирішене питання доставки пасажирів від аеропортів до міста. Наприклад, у Києві запропоновано будівництво залізничної магістралі від аеропорту Бориспіль. В окремих указаних містах України транспортний зв'язок аеропортів з містом не завжди виконано оптимально. Для швидкої доставки пасажирів до вокзалів будь-якого виду з різних регіонів міста й у зворотному русі необхідно організувати спеціальні види міського транспорту: – Швидкісний трамвай; – Швидкісний трамвай на гумовому ході; – Приміські пасажирські електропоїзди; – Рейкові автобуси; – Вагон-трамвай; – Автобуси на електричному живленні. Виділення коштів з міського і державного бюджету країни. Будівництво транспортної інфраструктури і придбання рухомого складу за кошти приватного капіталу.

Історична побудова міст, термін їх побудови також впливають на специфіку розвитку міського транспорту. Але у всіх перелічених вище містах обов'язково є рейкові види транспорту, оскільки це є самий надійний і екологічний вид транспорту.

З погляду сталого розвитку великих міст України, в них необхідно поступово ліквідувати автомобільні перевезення маршрутними таксі, які дуже негативно впливають на екологію, травматизм, смертність і технологічні затори. Великі міста Європи практично не мають маршрутних таксі, а для надійного транспортного обслуговування впроваджують нові види транспорту. До них належать: метро, трамваї на гумовому ході, вагони-трамваї, що обслуговують одночасно приміську зону великих міст, швидкісний трамвай і ін.

В Україні такі види транспорту тільки починають з'являтися. Наприклад, у Львівській області було впроваджено рейкові автобуси, які заходять у центр міста із залізничної колії. У Києві приміський транспорт кооперує з метрополітенем, побудовано швидкісний трамвай. Кривий Ріг має швидкісний трамвай, який курсує під землею. В той же час великі міста України дуже повільно впроваджують нові види міського транспорту. На це є кілька суттєвих причин: 1) місцеві органи влади заінтересовані впроваджувати маршрутні таксі, оскільки на закупівлю рухомого складу не потрібно виділяти кошти; 2) маршрутні таксі мають тіньову підтримку з боку різних державних місцевих структур; 3) відсутність необхідної кількості коштів у місцевому бюджеті; 4) значний обсяг коштів, які виділяються на ремонт доріг, відмиваються і попадають у вигляді хабарів у державні контролюючі структури; 5) відсутність науково-обґрунтованої методики визначення ефективності впровадження рейкових видів транспорту.

Якщо попередні фактори визначали необхідності реформування міського транспорту, то наявність бюджетних і приватних коштів створюють умови для розвитку транспортної інфраструктури міста і придбання рухомого складу.

Аналіз виділення коштів із бюджетів усіх рівнів показав, що без підтримки уряду реалізувати суттєві зміни транспортної інфраструктури не вдається. Цьому є багато прикладів будівництва: аеропортів у Києві і Львові; мостів через Дніпро, метро в Дніпропетровську і Києві тощо. В той же час є поодинокі приклади, коли окремі приватні особи за власні кошти закупляють літаки, автобуси й інший рухомий склад для перевезення пасажирів. Враховуючи те, що бюджети країни й окремих міст не дозволяють виділити необхідні кошти на реформування міського транспорту, до процесу оптимального розвитку транспортних перевезень в умовах обмежених капітальних вкладень слід підходити за науково обґрунтованими принципами. Подальші дослідження присвячені саме розробці цих наукових принципів, які б враховували усі перелічені вище фактори за умови сталого розвитку суспільства.

**Наукова новизна і практична значимість.** Удосконалено класифікацію основних факторів, що впливають на ефективність розвитку пасажирських перевезень у межах великого міста України, яка базується на системі таких факторів, як географічних, екологічних, економічних, ринкових, соціальних, демографічних і стану існуючої транспортної інфраструктури, які дозволять прогнозувати рухливість населення на майбутній період і вибрати оптимальне співвідношення різних видів транспорту з метою підвищення їх загальної ефективності курсування.

**Висновки і пропозиції.** Дослідження показали, що міські пасажирські перевезення характеризуються специфічними особливостями розвитку, що суттєво впливає на соціально-економічний розвиток міста. Крім того, на діяльність міського

транспорту впливає низка факторів, серед яких основними можна назвати незадовільний стан транспортної інфраструктури, ринкові, екологічні й соціальні фактори.

### ЛІТЕРАТУРА

1. Гаевская Л. Н. Экономические аспекты развития железнодорожного транспорта Украины [Электронный ресурс] / Л. Н. Гаевская. – Ирпень, 2001. Режим доступа: <http://in1.com.ua/book/12197/9891/>
2. Зеркалов Д. В. Транспортна система України. – К.: Основа, 2006. – 704 с.
3. Качан С. П. Розміщення продуктивних сил України: (розміщення галузей транспортного комплексу) [Електронний ресурс] / С. П. Качан, М. О. Ковтонюк, М. О. Петрига і ін.; За ред. С. П. Качана. – К.: Вищ. шк., 1997. – 365 с. – Режим доступу: <http://www.library.if.ua/book/69/5089/html>
4. Кудряцька Н. В. Соціально-економічні аспекти розвитку транспортно-дорожного комплексу України // Залізничний транспорт України, № 5, 2009. – С. 32–34.
5. Сидоренко І. В. Транспортно-дорожній комплекс регіону: стан і проблеми [Електронний ресурс] / І. В. Сидоренко // Вісник ЧДТУ: 36. Наук. праць. – Чернігів: ЧДТУ, 2007. – № 29. Режим доступу: [http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc-Gum/Vcndtu/2009\\_39/32.htm](http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc-Gum/Vcndtu/2009_39/32.htm)
6. Корженевич І. П., Барах Ю. С., Мельянцева Ю. П. Сучасний підхід до вибору транспортної системи великого міста // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2009. – Вип. 15. – С. 225-232.
7. Мельянцева Ю. П. Вплив міського транспорту на сталий розвиток великих міст // Тези доповідей на VIII Міжнародну конференцію «Проблеми економіки транспорту» / Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д., 2009. – С. 54.
8. Мельянцева Ю. П. Розвиток пасажирського транспорту великих міст з позиції сталого розвитку суспільства // Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту» – Вип. 1. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2011. – С. 96-101.
9. Мельянцева Ю. П. Сучасний стан міського транспорту великих міст // Матеріали V Міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми економіки і управління на залізничному транспорті». – ЭКУЖТ 2010, 24-26 ноября 2010 года, г. Яремча. – С. 72.
10. Мельянцева Ю. П. Теоретико-методический подход к оценке различных видов городского транспорта // Научно-теоретический и практический журнал «Современный научный вестник», 2012. – Вип. 18 (130). – С. 43-47.

*Julia Adamyan*

*(assistant of Department «Accounting, Audit and Intellectual Property», Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan)*

### FACTORS AFFECTING THE FORMATION AND DEVELOPMENT OF PASSENGER TRANSPORTATION WITHIN THE BIG CITY

*The purpose of this article is the classification improving of the main factors influencing on the formation and development of city passenger transportations that allow to choose the optimal balance between different types of transport in order to improve their overall effectiveness plying. To solve the problems of this class in the work proposed to apply a systematic approach, methods of rational problem solving and strategic planning for a particular scenario. Based on this analysis we can say that the optimal ratio of various modes of transport in the big city to be determined taking into account the specific factors that determine the features of the formation and development of urban passenger transportation in this city.*

*Improved classification of the main factors affecting the efficiency of passenger transport within the large cities of Ukraine, which is based on a system of factors such as geographical, ecological, economic, market, social, demographic and condition of existing transport infrastructure that will predict the mobility of the population for the future and select the optimum ratio of different modes of transport in order to improve their overall performance cruising. Accounting for these factors will allow the urban executive authorities to take evidence-based decisions on the development of passenger transport of large cities in the future.*

**Keywords:** city types of transportation, passenger transport, plying efficiency.

## REFERENCES

1. Gaevskaja L. N. *Jekonomicheskie aspekty razvitija zheleznodorozhnogo transporta Ukrainy* [Economic Aspects Development of Railway Transport of Ukraine] / L. N. Gaevskaja. – Irpen' Publ., 2001. Available at: <http://in1.com.ua/book/12197/9891/>
2. Zerkalov D. V. *Transportna sistema Ukraini* [A transport system of Ukraine]. – K.: Osnova Publ., 2006. – 704 p.
3. Kachan E. P. *Rozmishhennja produktivnih sil Ukraini: (rozmishhennja galuzej transportnogo kompleksu)* [Productive Forces of Ukraine: (placing branches of the transport sector)] / E. P. Kachan, M. O. Kovtonjuk, M. O. Petriga ta in. – K.: Vyshcha shkola Publ., 1997. – 365 p. – Available at: <http://www.library.if.ua/book/69/5089/html>
4. Kudric'ka N. V. *Social'no-ekonomichni aspekti rozvitku transportno-dorozhnogo kompleksu Ukraini* [Socio-economic aspects of the transport system of Ukraine] // *Zaliznichnij transport Ukraini* [Railway Transport of Ukraine], Issue 5, 2009. – pp. 32-34.
5. Sidorenko I. V. *Transportno-dorozhnij kompleks regionu: stan ta problemi* [Transport and Road region: state and problems] / I. V. Sidorenko // *Visnik ChDTU: Zb. Nauk. prac'* [Journal of Cherkasy State Technological University: Collection of scientific papers]. – Chernigiv: ChDTU Publ., 2007. – Issue 29. Available at: [http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc-Gum/Vcndtu/2009\\_39/32.htm](http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc-Gum/Vcndtu/2009_39/32.htm)
6. Korzhenevich I. P., Barash, Ju. S., Mel'jancova, Ju. P. *Suchasnij pidhid do viboru transportnoï sistemi velikogo mista* [A modern approach to the selection of a big city transport system] // *Visnyk Dnipropetrovskoho natsionalnogo universytetu zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazariana* [Bulletin of Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan], 2009. – Issue. 15. – pp. 225-232.
7. Mel'jancova Ju. P. *Vpliv mis'kogo transportu na stalij rozvitok velikih mist* [The impact of public transport on the sustainable development of large cities] // *Tezi dopovidej na VIII Mizhnarodnu konferenciju «Problemi ekonomiki transportu»* [Proc. of the 8th Int. Scientific and Practical Conf. «The Problems of the Transport Economics»] / *Dnipropetrovskiy natsionalny universytet zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazariana* [Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan]. – D. Publ., 2009. – pp. 54.
8. Mel'jancova Ju. P. *Rozvitok pasazhirs'kogo transportu velikih mist z pozicii stalogo rozvitku suspil'stva* [Development of passenger transport in large cities from the standpoint of sustainable development] // *Zbirnik Dnipropetrovskoho natsionalnogo universytetu zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazariana «Problemi ekonomiki transportu»* [Proceedings of the Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan «The Problems of the Transport Economics»] – Issue. 1. – D. Publ., 2011. – pp. 96-101.
9. Mel'jancova Ju. P. *Suchasnij stan mis'kogo transportu velikih mist* [The current state of public transport in large cities] // *Materialy V Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii «Problemy jekonomiki i upravlenija na zheleznodorozhnom transporte» 24-26 nojabrja 2010 goda – JeKUZhT 2010* [Proc. of the 5th Int. Scientific and Practical Conf. «The Problems of economics and management in railway transport»], g. Jaremcha. – pp. 72.
10. Mel'jancova Ju. P. *Teoretiko-metodicheskij podhod k ocenke razlichnyh vidov gorodskogo transporta* [Theoretical and methodological approach to the evaluation of different types of urban transport] // *Nauchno-teoreticheskij i prakticheskij zhurnal «Sovremennyj nauchnyj vestnik»* [Scientific theory and practical magazine «Modern Science Bulletin»], 2012. – Issue. 18 (130). – pp. 43-47.