

УДК 656 (1Ф21), 656.132, 658.286:656.064

**Ольга ПОГАЙДАК, Наталя КИРИЧ, Богдан КЕРНИЧНИЙ**

## **ІННОВАЦІЙНІ ШЛЯХИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ В УМОВАХ АКТИВНОЇ АВТОМОБІЛІЗАЦІЇ НАСЕЛЕННЯ ПОСТТОТАЛІТАРНОГО СУСПІЛЬСТВА**

**Резюме.** На основі аналізу літературних джерел та існуючого досвіду роботи автотранспортних підприємств і транспортного обслуговування виявлено проблеми його розвитку в умовах трансформаційної економіки посттоталітарного суспільства. Розглянуто шляхи підвищення ефективності роботи транспорту за рахунок інноваційних управлінських чинників, підвищення безпеки руху, якості послуг, на основі застосування засобів програмування та моделювання процесів організації транспортного обслуговування. Встановлено, що одним з найприйнятніших методів оцінювання ефективності функціонування транспортних систем з точки зору використання економічних і трудових ресурсів є не лише заплановані засоби програмування та моделювання процесу роботи транспортних систем, а й організація раціональних маршрутів руху транспорту по перевантажених вулицях і дорогах у населених пунктах. Встановлено, що за рахунок завантаження транспортних засобів, запланованих чинників безпеки руху та врахування сучасних вимог експлуатації доріг і транспорту, скорочення витрат часу руху дозволить підвищити ефективність автотранспорту та якість транспортного обслуговування.

**Ключові слова:** транспортні засоби, ефективність, програмування, моделювання, завантаження, якість, безпека руху, транспортне обслуговування.

**Olha POHAYDAK, Natalia KYRYCH, Bohdan KERNYCHNYI**

## **INNOVATIVE WAYS OF TRANSPORT SERVICES DEVELOPMENT UNDER ACTIVE AUTOMOBILIZATION OF THE POPULATION OF A POST-TOTALITARIAN SOCIETY**

**Summary.** The problems of the automobile enterprises and transport services development in a transformational economy of a post-totalitarian society based on the analysis of literature and existing experience of their functioning are considered in the article. Ways of improving the efficiency of transport through innovative managerial factors, increase of traffic safety and quality of services on the basis of programming and modeling application in the processes of transport services are provided. It is determined that one of the most acceptable methods for evaluating the efficiency of transport systems from the perspective of economic and labor resources use are not only the programming and modeling tools of the transport systems work process mentioned above but also the organization of rational traffic routes on the overloaded streets and roads in the cities. It is found out that due to the loading of the vehicles, mentioned safety factors, consideration of the modern requirements of the roads and transport exploitation and reduction of the traffic time it will be possible to improve the transport efficiency and the quality of transport services.

**Key words:** vehicles, efficiency, programming, modeling, loading, quality, traffic safety, transport service.

**Постановка проблеми.** На даний час розвитку нашого суспільства у населених пунктах України високими темпами збільшується парк автотранспортних засобів. Число індивідуального автотранспорту зросло у кілька разів. Тим часом зростання обсягів автотранспорту і дорожнього руху проходить в умовах відставання темпів розвитку дорожньої інфраструктури. Це призводить до перевантаження вулично-дорожніх мереж і основних магістралей і, як наслідок, призводить до регулярних порушень нормальних режимів руху транспортних потоків і виникнення заторів, зростання дорожньо-транспортних пригод, зниження якості обслуговування, зменшення продуктивності та ефективності роботи транспорту й ін. Усі ці та інші обставини зумовлюють актуальність і своєчасність означеної тематики даного дослідження.

**Мета статті.** На основі аналізу роботи підприємств автомобільного транспорту й транспортного обслуговування в умовах інтенсивного дорожнього руху виявити проблеми його розвитку ув'язавши з процесами глобалізації та умовами трансформаційної економіки посттоталітарних держав. Запропонувати шляхи підвищення ефективності його роботи за рахунок інноваційних чинників, якості обслуговування, підвищення безпеки руху на основі застосування засобів програмування та моделювання процесів організації транспортного обслуговування.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Свої погляди щодо розвитку транспортного обслуговування, автомобілізації населення в посттоталітарний період висловили ряд українських та зарубіжних учених серед яких Катрушенко Н.А. [4, 14], який у своїх працях розкриває деякі проблеми розвитку пасажирського транспорту в умовах інтенсивного дорожнього руху. Цимбал Н.М. [4, 15] свої статті присвячує програмуванню розвитку автомобільного транспорту як об'єкта управління. Удосконаленню механізмів координації в організації надання транспортних послуг присвячує свої праці Ігнатенко П.О. [4, 18]. Аналізуванню методів моделювання функціонування міської пасажирської транспортної системи присвятили свої наукові праці Гупчак О.П., Шапенко Є.М. [4, 33], де розглядають шляхи підвищення якості обслуговування пасажирів на маршрутах міського пасажирського транспорту та вплив дорожньої безпеки на економіку автотранспортних підприємств.

На жаль, проблемі комплексного розгляду особливостей та шляхів розвитку транспортного обслуговування в умовах трансформаційної економіки держав посттоталітарного періоду та активної автомобілізації населення з урахуванням глобалізаційних чинників приділяється недостатньо уваги. В основному розглядається питання підвищення ефективності організації дорожнього руху в умовах міських поселень. Питання впливу умов дорожнього руху на роботу підприємств автомобільного транспорту й транспортного обслуговування науковцями не вивчаються. Не розвинений понятійний апарат у цій сфері. Наприклад, активна автомобілізація населення як тимчасове явище, що має місце в посттоталітарному суспільстві це, на нашу думку, реальна можливість за «залишковими» цінами придбати користований вітчизняний або зарубіжний автомобіль і використовувати його як для власних потреб, так і в комерційних цілях. Власне ці та інші обставини призвели до некерованого пересичення вулиць транспортом та виникнення проблем ефективності роботи як автотранспортних підприємств, так транспортного обслуговування загалом, чому обґрунтовано присвятили своє дослідження автори.

**Виклад основного матеріалу.** В посттоталітарний період відбулося руйнування більшості міжгалузевих зв'язків. У результаті активної автомобілізації населення триває перевантаження вулично-дорожніх мереж, що суттєво впливає на якість та ефективність роботи автотранспортних підприємств та функціонування автотранспортного обслуговування. Зменшується швидкість і регулярність доставки пасажирів та вантажів. Зокрема зростання затримок при виконанні перевезень пасажирів має суспільний масштаб, призводить до різкого збільшення втрат вільного часу населення, зниження рівня його життя, і, тим самим, впливає не лише на стан економіки на мезо-, макро- та мікро- рівнях, а неминує породжує соціальну напругу. Через високе завантаження вуличних мереж падає швидкість громадського пасажирського транспорту на 15 – 20 % нижче рекомендованих нормативів. На думку спеціалістів, автомобільні затори крім цього викликані нерозвиненістю системи автомобільних доріг з невисокою пропускнуою здатністю [11, с. 56]

Темпи будівництва житлових будинків, різноманітних бізнес-центрів, розважальних і торгових комплексів, а також зростання кількості автомобілів не забезпечується і не співвідноситься з розвитком дорожньої мережі. Як показує досвід, в першу чергу, повинно проводитися випереджаюче будівництво доріг, і тільки потім – житлових масивів та міської інфраструктури.

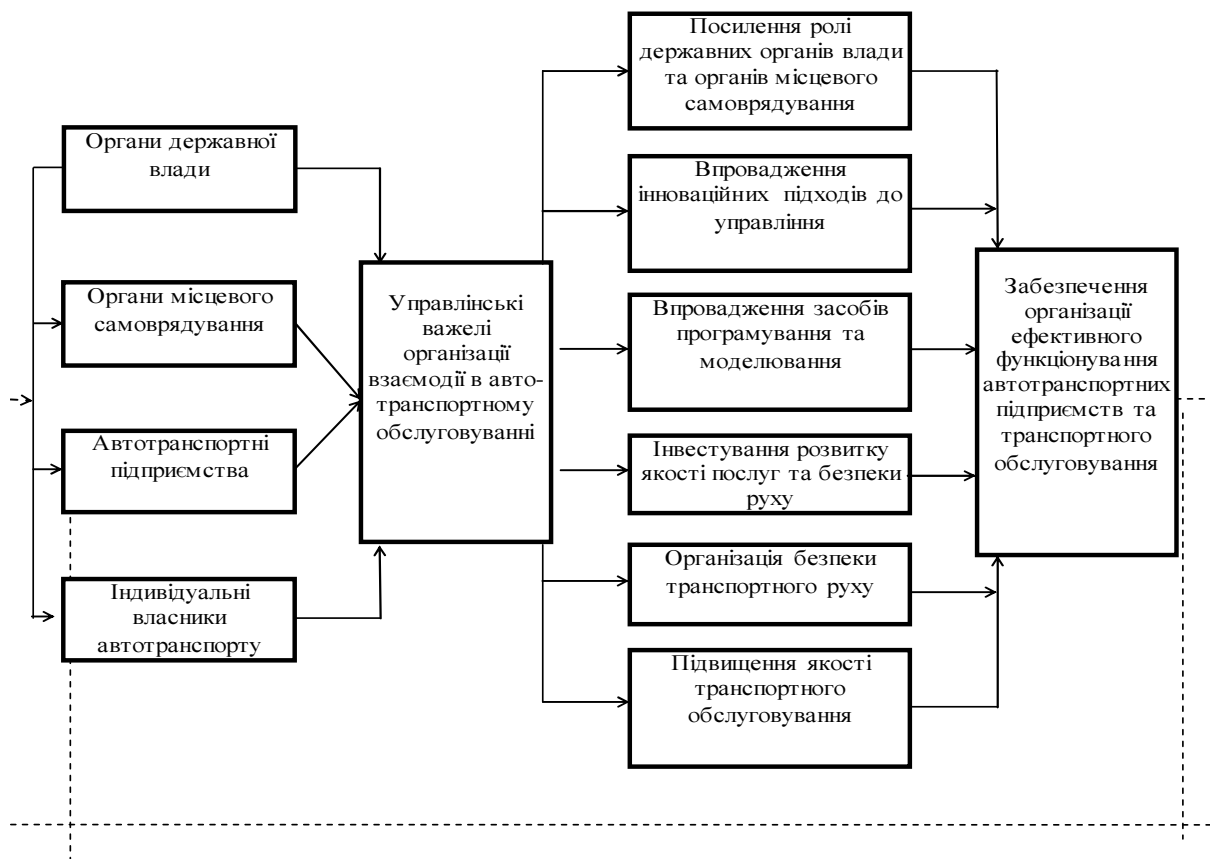
Інша, не менш важлива причина - відсутність у місті паркувань. Автомобілі вимушені паркуватися уздовж доріг, займаючи при цьому одну, а то й дві смуги руху, в результаті чого інтенсивність руху падає.

В більшості випадків транспортну проблему у містах намагаються вирішити шляхом реконструкції вулиць у місцях виникнення транспортних заторів, що призводить до зворотного ефекту. Мінімальне покращення умов руху через центр міста призводить до залучення додаткових транспортних потоків і, відповідно, до додаткового завантаження центру транспортом, який не пов'язаний із його обслуговуванням.

Вирішити проблему функціонування транспортного обслуговування в таких умовах можна шляхом застосування інноваційного програмно-цільового підходу, який надає нових можливостей і відкриває шляхи удосконалення організації й методів управління в системі

автомобільного транспорту, але як якісно новий проблемний напрям у забезпеченні соціально-економічного розвитку. Він потребує створення адекватних його сутності форм управління. Ці форми охоплюють організаційну структуру управління, механізми організаційних взаємодій учасників програм, порядок розподілу ресурсів, характер економічних відносин між керівниками і виконавцями програми. В основу роботи зі створення нових організаційних форм повинен бути покладений розгляд державної програми розвитку автомобільного транспорту або будь-якої іншої програми забезпечення такого розвитку, як специфічного об'єкта управління. Загальна схема шляхів підвищення ефективності роботи підприємств автотранспорту та транспортного обслуговування за рахунок інноваційно-управлінських чинників, підвищення безпеки руху, якості послуг, посилення ролі державного чинника на основі застосування засобів програмування та моделювання процесів організації транспортного обслуговування (див. рис. 1).

Дуже важливим чинником цього процесу є якість транспортного обслуговування, що є важливою соціальною й економічною проблемою як для кожного населеного пункту, так і суспільства загалом. Від якості транспортного обслуговування залежить ефективність функціонування всіх господарюючих суб'єктів і населення.



**Рисунок 1.** Схема шляхів підвищення ефективності роботи автопідприємств і транспортного обслуговування

**Figure 1.** Scheme of the automobile enterprises and transport services efficiency improving ways

Захист інтересів споживачів стосовно якості обслуговування є актуальною проблемою органів місцевого самоврядування. Для підвищення якості обслуговування необхідно перш за все узгодження прав споживачів та досягнення економічного ефекту.

З цієї точки зору програмний розвиток автомобільного транспорту та транспортного обслуговування – це закінчений комплекс виконуваних організаційно відособленими учасниками соціально-економічних і виробничо-технічних заходів щодо досягнення мети чи

проблеми на мезо-, макро- чи міні-рівнях, обґрунтований і ув'язаний за ресурсами, виконавцями і термінам виконання. Забезпечення належного рівня розвитку автомобільного транспорту й транспортного обслуговування, як у загальній постановці проблеми, пов'язане з важливими науковими, а також практичними завданнями, які передбачені господарюючими суб'єктами та населенням.

Особливості програми як самостійного об'єкта планування і управління полягають у тому, що вона, по-перше, орієнтована на конкретну мету, що передбачає значний зсув, досягнення нового стану щодо об'єктів запровадження програми й у той же час не сумісну цілком із метою якоїсь однієї зі сформованих підсистем. Власне ці обставини зумовлюють необхідність залучення до процесу засобів моделювання.

По-друге, програма розвитку автомобільного транспорту та транспортного обслуговування звичайно повинна бути довготерміною або середньотерміною і носити кінцевий за часом характер.

По-третє, заходи, що мають входити до програми, повинні утворити єдиний комплекс. Без будь-якого з цих заходів кінцева мета не може бути досягнута повною мірою.

По-четверте, програмні заходи носять зазвичай міжгалузевий (міжорганізаційний) характер і дуже часто стосуються різних сфер життєдіяльності щодо повноважень у сфері управління автомобільним транспортом і транспортним обслуговуванням.

Розглядаючи програму розвитку автомобільного транспорту й транспортного обслуговування як самостійний організаційно-управлінський об'єкт, варто виділяти: 1) внутрішню структуру заходів, які входять до програми; 2) показники, форми і методи стратегічного планування, аналізу й оцінювання програми; 3) порядок виділення й розподілу ресурсів на програму й економічний механізм її здійснення; 4) систему організації управління програмою.

Будь-яка програма розвитку автомобільного транспорту й транспортного обслуговування – це складний комплекс із чітко виділеними основними програмами і підпрограмами забезпечення, які повинні формуватися за ініціативою органів державної влади та органів місцевого самоврядування.

До забезпечення напрямів програми рекомендується віднести підпрограми, що передбачають: створення матеріально-технічної бази і розвиток будівельної індустрії для реалізації програми; здійснення науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт; інформаційне забезпечення робіт з планування, контролю, прийняття обґрунтованих управлінських рішень, пов'язаних із програмою. Для проведення досліджень і розроблень з розвитку інфраструктури, формування суміжних виробництв та інше для здійснення основних заходів програми необхідно здійснити підготовку кадрів для вирішення завдань, передбачених програмою, передбачити адміністративно-правове, організаційне забезпечення програми.

Таким чином, якщо в основі лінійно-функціональної структури лежить управління внутрішньою багатоцільовою соціально-економічною системою як стабільним об'єктом зі змінними завданнями, то програмно-цільові структури призначені для комплексного управління динамічною сукупністю об'єктів, орієнтованих на одну кінцеву мету, визначену за часом. Її сутність і призначення полягають саме в комплексному підході до процесу управління як до цілісної динамічної системи та виявлення в ній взаємозв'язків і залежностей, що забезпечують найефективніше досягнення цієї мети. Вплив цих особливостей на організаційні форми і методи програмно-цільового управління можна розглянути на прикладі регіональних програм розвитку автомобільного транспорту й транспортного обслуговування.

У сучасних умовах мета територіального розвитку формується на більш високому, ніж галузевий, рівні управління.

За своєю сутністю така функція входить до прерогативи вищого рівня управління в регіональній системі виконавчої влади. Проте лінійно-функціональна структура управління найбільшою мірою орієнтована на виконання галузевих завдань за відповідними повноваженнями, і тому для виявлення й визначення комплексних цілей, зумовлених необхідністю прогресивного територіального розвитку, потрібен постійно діючий механізм, тісно пов'язаний саме з визначенням напрямів територіального розвитку автомобільного

транспорту і місцевими цільовими програмами транспортного обслуговування як інструментом, що організує територіальний розвиток за цими напрямами.

Такий механізм формується в рамках системи розроблення програм розвитку автомобільного транспорту й транспортного обслуговування у більшості областей України з урахуванням чинників, що діють окремо та у певних об'єднаннях за результатами моделювання.

До найважливіших з них можна віднести:

- глибину проблеми розвитку автомобільного транспорту, що потребує складної і багатосторонньої взаємодії з суміжними галузями;
- важливість завдання розвитку, що має соціально-економічні наслідки для населення в цілому або для інших галузей територіального розвитку;
- недостатність ресурсів та часу на розв'язання проблеми, що має велику значущість;
- високий ступінь взаємозв'язків проміжних або кінцевих результатів декількох програм, які виконуються у різних напрямах, так само як і необхідність збалансованого використання дефіцитних ресурсів або ретельної координації діяльності;
- необхідність формування спеціальних, які забезпечують або реалізують підпрограми в інших напрямах розвитку, будівництва нових об'єктів, створення нових виробничо-господарських систем.

Основним об'єктом управління в програмі розвитку автомобільного транспорту й транспортного обслуговування повинні бути не самі виконавці, а процеси їхньої взаємодії, контрольовані за досягнутими результатами і характером використання цих результатів.

Виходячи з цього, кожен програму можна розглядати як принципово нову систему управління, що має такі особливості: її цілі займають проміжний рівень між загальною метою розвитку транспортної системи України; компонентами системи є процеси досягнення результатів, що забезпечують виконання цілей програми; об'єктами управління є процеси взаємодії співвиконавців програми, а об'єктами управлінських впливів – показники розвитку відповідних регіонів: повноваження з управління програмою належать посадовим особам керівництва в системі управління. Таким чином, у сучасних умовах додатково до сформованих організаційних форм управління виникає об'єктивна потреба у виділенні або реорганізації органів управління для забезпечення своєчасного виявлення комплексних проблем і постановки завдань з їх вирішення;

Підприємства у галузі транспорту й транспортного обслуговування – складні системи. В них переплітаються інтереси особистості і груп, стимули й обмеження, технологія й інновації, дисципліна і творчість, нормативні вимоги й неформальні ініціативи. Вони розвиваються, коли мають обґрунтовану стратегію й ефективні механізми забезпечення та координації процесами реалізації програми.

За цих умов у кожному конкретному випадку повинні бути розроблені методи поліпшення й координації виконання функцій та повноважень, а також встановлення комплексного контролю за діяльністю транспортного підприємства й транспортного обслуговування в цілому на основі системних підходів із використанням інформаційних мереж. Необхідно зауважити, що в реалізації функцій виникають ряд перепон, серед яких:

1. Некоректне формулювання конкретних цільових настанов або проблем, пов'язаних з досягненням очікуваних результатів.
2. Відсутність чіткого визначення ролі індивідуальної відповідальності за реалізацію програми.
3. Небажання менеджерів відмовитися від звичних методів керівництва може бути достатньо серйозною загрозою для успішного виконання програми.
4. Окремі виконавці можуть бути незадоволені, коли інші, що виконують ту ж роботу і несуть ту ж відповідальність, а отримують велику платню.
5. Для досягнення високих результатів в організації надання транспортних послуг часто потрібні значні структурні зміни в організації процесів обслуговування. Одна з причин цього полягає в тому, що на даний час не існує типових систем оцінювання діяльності працівників, які дозволяють зробити висновок про те, наскільки оргкомітет (група, комісія з упровадження) справді реалізувала встановлені керівництвом транспортного підприємства цільові нормативи.

Важливим чинником ефективності програми є її якісні параметри та якість обслуговування як така. Якість – це ступінь відповідності системи обслуговування вимогам, специфікаціям і очікуванням споживачів. Якісним може вважатися обслуговування, яке задовольняє очікування і вимогам замовника, споживача послуг; відповідає специфікаціям і обмеженням проекту розвитку; всі проблеми й аспекти, важливі для діяльності замовника, виявляє і вирішує до того, як буде виконуватися обслуговування.

Процес реалізації програми вимагає розгляду базових механізмів її координації. Діяльність транспортного підприємства та обслуговування задає дві фундаментальні та різноспрямовані вимоги: необхідність розподілу праці для виконання різних завдань і потребу в його координації в рамках цілісного процесу обслуговування. В зв'язку з цим структури транспортного підприємства можуть формуватися і залежно від способів розподілу праці та координації діяльності, таких, як взаємоузгодженість, прямий нагляд і стандартизація процесів:

1. Взаємоузгодженість досягається координацією робіт з надання послуг за допомогою простого обміну інформацією.

2. Прямий нагляд припускає, що координацію здійснює керівник, який віддає розпорядження і накази іншим працівникам. Координація може бути досягнута також за допомогою стандартизації.

3. Стандартизація процесу транспортного обслуговування означає специфікацію, або програмування безпосереднього змісту діяльності з обслуговування, завдання процедур, яких необхідно дотримуватись (інструкції).

Підвищенню рівня координації програми сприяє утворення міжфункціональних робочих груп з фахівців для вирішення проблем, що вимагають участі працівників з ряду інших підрозділів транспортного підприємства.

Таким чином, розглянуті механізми координації реалізацією програми можуть вважатись базовими елементами її структури, у відсутності яких неможлива цілісність транспортного підприємства, ефективне його функціонування та обслуговування.

Необхідно зауважити, що якість обслуговування є важливою суспільнісною соціальною й економічною проблемою знову ж таки на мезо-, макро- та мікрорівнях.

В ринкових умовах проблема якості обслуговування має вирішуватися органами місцевого самоврядування, в багатьох випадках як засобами стандартизації та нормування, так засобами, наприклад, економічного змагання перевізників за пасажира в умовах рівної конкурентної боротьби. Зараз існують лише деякі окремі фрагменти ринкового підходу до якості обслуговування пасажирів. Захист інтересів споживачів транспортних послуг стосовно якості є актуальною проблемою для всіх органів місцевого самоврядування.

Невирішеними питаннями проблеми якості транспортного обслуговування на даному етапі є:

- відсутність показників, що оцінюють якість обслуговування;
- відсутність механізму конкуренції між перевізниками, які створюють умови рівної конкурентної боротьби;
- відсутність функцій в органах місцевого самоврядування, (муніципальних структурах), які реалізують моніторинг показників якості транспортного обслуговування;
- не розроблені економічні важелі впливу на перевізників за порушення показників якості транспортного обслуговування.

Для того, щоб оцінити, наприклад, якість обслуговування пасажирів на маршрутах міської транспортної системи, необхідною є інформація про потреби населення в отриманні транспортних послуг та організації транспортного обслуговування.

Такі дослідження слід проводити з метою:

- покращення умов перевезення та якості обслуговування пасажирів;
- удосконалення організації транспортного обслуговування, механізмів управління майном транспортних підприємств;
- розвитку ринкових структур в галузі та створення здорового конкурентного середовища за рахунок забезпечення конкурентоспроможності.

Таким чином, для підвищення якості обслуговування необхідно перш за все необхідне узгодження прав споживачів транспортних послуг, з одного боку, та досягнення економічного прибутку, – з другого.

В контексті програмування розвитку автотранспортних підприємств і транспортного обслуговування важливе місце займає функція організації безпечного руху транспорту. Доведено, що дорожньо-транспортні пригоди мають суттєвий вплив на економіку. По-перше, дорожньо-транспортні пригоди є причиною витрат на медичну допомогу, на ремонт транспортних засобів, заміщення (заміна) на маршруті транспортних засобів, ремонт споруд, засобів дорожнього регулювання транспортного руху, діяльність міліції, пожежної команди, страхових кампаній та ін.

Згадані витрати є причиною транспортної активності. При зменшенні кількості дорожньо-транспортних пригод зекономлені фінанси можуть бути спрямовані на інші корисні потреби.

По-друге, існують так звані «неофіційні фінанси», отримані від приросту національного валового продукту. Дані витрати не компенсуються економічною активністю, що викликана скоєнням дорожньо-транспортних пригод. Нарешті, грошові кошти витрачаються на попередження дорожньо-транспортних пригод. Слід зазначити, що одночасно з цим зростає кількість інвестицій у сферу попередження дорожньо-транспортних пригод.

Аналіз витрат і прибутку показали, що вигода від вжитих заходів щодо організації дорожньої безпеки виражається в економії витрат через скоєння ДТП, які часто перевищують витрати на реалізацію заходів з запобігання або зниження числа дорожньо-транспортних пригод. Дослідження якості стратегій і вжитих заходів для підвищення безпеки руху, аналіз дорожньо-транспортних пригод і поведінки під час дорожнього руху стимулюватимуть краще розуміння дорожньої безпеки серед населення.

Зростання кількості поранених і загиблих в ДТП є наслідком нехтування безпекою руху та його інтенсивності. Впровадження в програмування розвитку автотранспортних підприємств і транспортного обслуговування заходів з організації безпечного руху, що потребує, як відомо, значного інвестування у цю сферу суспільного співжиття, теж сприятиме підвищенню ефективності всіх суб'єктів господарювання.

**Висновок.** У результаті дослідження встановлено, що необхідною умовою зниження негативних наслідків активної автомобілізації України є удосконалення вулично-дорожньої інфраструктури, розбудова магістральної мережі, організація системи багаторівневих паркінгів та стоянок; у міських поселеннях – розвиток і планомірне завантаження другорядних вулиць і доріг з метою розвантаження центральних чи магістральних доріг, встановлення в необхідній кількості дорожніх знаків, загорож та світлофорних об'єктів, нанесення дорожніх розміток. Згадані заходи можуть суттєво скоротити число ДТП.

В умовах трансформаційної економіки посттоталітарного суспільства постає питання про підвищення ефективності роботи підприємств автотранспорту, якості функціонування транспортного обслуговування загалом та визначення в цьому процесі ролі державних органів. Вирішення означених проблем передбачає комплекс заходів, серед яких розроблення (з урахуванням принципів глобалізації) та впровадження єдиної загальнодержавної технології адаптивного управління, при якій, наприклад, режим роботи світлофорів мав би залежати від інтенсивності потоку, на перспективу, в кожному населеному пункті, включаючи об'їзні дороги.

Загалом у ситуації, що склалася, для підвищення ефективності роботи автотранспорту й транспортного обслуговування необхідно вживати невідкладні комплексні заходи, які б носили науково обґрунтований, системний характер. Пріоритетні напрямки вирішення транспортних проблем повинні вирішуватися з урахуванням соціально-економічних і транспортно-планувальних та інших регіональних та галузевих особливостей розвитку національної економіки. В свою чергу, впровадження програмування та моделювання процесів розвитку транспортного обслуговування як засобів забезпечення стабільності галузі повинно відбуватися теж з урахуванням регіональних особливостей розвитку території. Власне на основі згаданої методології можливий збалансований розвиток пасажирського та вантажного транспорту,

оптимізація структури пасажирських та вантажних перевезень, забезпечення якісного та ефективного функціонування сфери транспортного обслуговування.

**Conclusions.** Thus, as a result of the research it is determined that a necessary condition for reducing the negative effects of the active automobilization in Ukraine is not only the improvement of the road infrastructure, development of highways network, organization of multilevel parking facilities but also the development and systematic loading of secondary streets and roads in urban areas in order to unload the central roads or highways, installation of the required number of traffic signs, barriers and lights, drawing of traffic layouts. These measures can significantly reduce the number of accidents.

In the transformational economy of a post-totalitarian society the tasks of improving the efficiency of automobile enterprises activities, quality of transport services as a whole and determination of the government role in this process become the urgent ones. The solution of the mentioned problems involves a set of actions which include the development (including the principles of globalization) and implementation of a unified national technology of adaptive management in which, for example, traffic lights work would depend on the intensity of the traffic in the future, in every locality including bypass roads.

In this situation it is needed to undertake urgent comprehensive actions which would be scientifically grounded and have systematic character to improve the efficiency of vehicles and transport services. Priorities for solving transport problems should be resolved taking into account the socio-economic, transport, planning and other regional and industrial characteristics of the national economy. Programming and modeling of the transport services development processes as means of ensuring the stability of the industry should also be applied taken into account the regional characteristics of the territory. Applying this methodology it is possible to balance the development of passenger and freight transport, to optimize the structure of passenger and freight traffic, to ensure the quality and efficient operation of the transport services sector.

#### **Використана література**

1. Автомобільний транспорт України: стан, проблеми, перспективи розвитку: монографія [Текст]; за заг. ред. А.М. Редзюка. – К.: ДП «ДержавтотрансНДІп-роєкт», 2005. – С. 52 – 60.
2. Андрушків, Б.М. Основи менеджменту: методологічні положення та прикладні механізми: підручник для студентів та викладачів економічних спеціальностей вузів [Текст] / Б.М. Андрушків, О.Є. Кузьмін. – 2-е видання, перероблене та доповнене. – Тернопіль: Лілея, 1997. – 292 с.
3. Безпечна життєдіяльність населення – необхідна умова успішності економічного розвитку суспільства: Інформаційний збірник регіонального досвіду, теоретичних розробок, довідкових матеріалів з охорони праці та техніки безпеки [Текст]. – Тернопіль: ОП ТВПК «Збруч», 1996. – 340 с.
4. Науковий вісник Національного транспортного університету – 2009. – Ч. 2.
5. Білоус, О.Г. Глобальні трансформації і стратегії розвитку: монографія [Текст] / О.Г. Білоус, Д.Г. Лук'яненко та інші. – К.: ВШОЛ, 1998. – 416 с.
6. Андрушків, Б.М. Економічна та майнова безпека підприємства і підприємництва. Антирейдерство [Текст] / Б.М. Андрушків. – Тернопіль: Терно-граф, 2008. – 222 с.
7. Інноваційна політика: навчальний посібник [Текст] / Б.М. Андрушків, Ф.В. Борзняк, Ю.Я. Вовк та ін.; за заг. ред. Б.М. Андрушківа. – Тернопіль: Терно-Граф, 2012. – 484 с.
8. Коцюк, А.Я. Вдосконалення автобусних маршрутних систем у великих і найбільших містах [Текст]: автореф. дис. ... канд. техн. наук / Коцюк А.Я. – Київ, 1990. – 20 с.
9. Лігум, Ю.С. Автоматизовані системи управління технологічними процесами пасажирського автомобільного транспорту [Текст] / Ю.С. Лігум. – К.: Техніка, 1989. – 240 с.
10. Сокур, І.М. Транспортна логістика: навч. пос. [Текст] / І.М. Сокур, Л.М. Сокур В.В. Герасимчук. – К.: Центр учбової літератури, 2009. – 222 с.
11. Штанов, В.Ф. Організація перевезень пасажирів автомобільним транспортом [Текст] / В.Ф. Штанов, О.С. Ігнатенко. – К.: Техніка, 1988. – 127 с.