

Статистика свідчить, що відносна кількість загиблих в ДТП в 4-10 разів більша, ніж в країнах Євросоюзу та США. В загальному ряді країн світу з кількості ДТП та рейтингу смертності Україна займає 130 місце за даними ВООЗ від 2014 року.

Аналізуючи статистичні дані, було визначено, що найбільше ДТП відбувається виду – зіткнення. Тому для дослідження було обрано ДТП пов'язане із зустрічним зіткненням транспортних засобів. Було проведено авто технічну експертизу. Після проведення якої можна зазначити, що ДТП на досліджуваній ділянці відбулось через неухважність одного водія і через можливе засинання другого водія, оскільки дії другого не відповідають діям при нормальному стані людини.

Для зниження рівня безпеки руху та попередження ДТП на досліджуваній частині дороги необхідно встановити попереджувальний знак 1.39 (інша небезпека (аварійно небезпечна ділянка)); заборонний знак – 3.29 (обмеження максимальної швидкості, а саме 50 км/год). Для зменшення наслідків ДТП необхідно внести зміни до ПДР. Корегування пункту 21 з додаванням такого підпункту такого змісту: водій транспортного засобу зобов'язаний при перевезенні дітей, зріст яких менше 145 см або тих, що не досягли 12 віку, використовувати дитячі обмежувальні системи (іншими словами дитячі автокрісла), які повинні відповідати вазі та зросту дитини. Також одним із заходів щодо попередження ДТП можна вважати і моделювання аварійних ситуацій і виходу з них для водії, які тільки проходять навчання на спеціальних курсах.

Отже, дані заходи щодо попередження дорожньо-транспортних пригод мають знизити показники аварійності на розглянутій ділянці руху.

РЕГУЛЮВАННЯ ІНДИВІДУАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ НАСЕЛЕННЯ МІСТ

Шаргородська Є.О.

Науковий керівник – Пруненко Д.О., канд. екон. наук, доцент

На сьогоднішній день транспортне обслуговування населення міст налагоджено достатньо добре. Транспортні зв'язки працюють і кожна людина може дістатись до необхідного пункту за допомогою громадського транспорту загального користування. Але, у містах існує досить великий відсоток осіб які мають індивідуальні вимоги до комфорту і швидкості поїздок які забезпечують послуги таксі. Індивідуальні запити стають більш примхливими, а транспортні потоки дуже

насичені, тому послуги таксомоторного транспорту стають більш актуальними в наш час.

Проблема індивідуального транспортного обслуговування полягає в тому, що на даний момент цей вид бізнесу є на 90% прихованим від держави. Ця ситуація викликана потребою в економії витрат і тому власники замість того щоб реєструвати фірму як «автотранспортне підприємство», реєструють фірму як «інформаційні послуги». Такі фірми не мають потреби у спеціалізованих приміщеннях для зберігання автотранспорту та належного штату працівників для забезпечення інфраструктури транспортного підприємства. Вони наймають на роботу тільки водіїв з власним автомобілем та операторів для прийому дзвінків від клієнтів. Це в свою чергу впливає не тільки на якісне обслуговування клієнтів, а й на рівні держави не забезпечує надходжень податків до бюджетів всіх рівнів.

Недоліки таких фірм:

- відсутність контролю за рівнем кваліфікації водія, що дозволяє навіть водіям початківцям перевозити людей;
- відсутність контролю за технічним станом транспортного засобу перед виходом на лінію, що суттєво впливає на безпеку дорожнього руху;
- відсутність регулярного медичного огляду водіїв, що не допустимо при роботі на лінії;
- відсутність таксометру і касового апарату у транспортному засобі, що не дає змоги клієнтам та фіскальним органам контролювати сплату за проїзд;

Через всі ці недоліки, транспортне обслуговування яке надають фірми основним видом діяльності яких є «інформаційні послуги» не завжди може бути виконано якісно. Дана проблема має вирішуватись на державному рівні шляхом внесення змін у законодавство.

МЕТОДИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ МАРШРУТНОЇ МЕРЕЖІ

Сотніков О.О.

Науковий керівник – Пруненко Д.О., канд. екон. наук, доцент

Оцінка ефективності функціонування та формування маршрутної мережі міського пасажирського транспорту являє собою складну задачу двох суперечливих груп показників. З одного боку це економічні показники використання рухомого складу міського пасажирського