

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

транспорту, з іншого - показники якості обслуговування пасажирів. Внаслідок такої неоднозначності з'явилося безліч підходів оцінки ефективності функціонування маршрутної мережі, які полягають у виділенні однієї групи показників в якості критерію і облік інших показників в якості обмежень.

У визначенні маршрутизації доцільно використати не один, а декілька критеріїв, послідовно оптимізуючи кожен із них. Приміром, спершу спеціальним чином відбираються транспортні райони для включення їх до складу маршрутної системи, потім створюється безліч конкурентоздатних маршрутів, шляхом визначення порядку проходження районів. Траса маршруту визначається спочатку забезпеченням мінімуму часу поїздки пасажирів, потім з вимоги мінімуму нерівномірності пасажиропотоків. Це має забезпечувати максимальну ефективність використання рухомого складу на маршрутах.

Комплекс методів удосконалення процесу перевезень, що представлений дозволяє враховувати вплив соціальних, економічних та екологічних факторів на ефективність функціонування пасажирських перевезень.

Формувати маршрутну мережу можливо послідовно удосконалюючи такі показники: сумарний час пересування пасажирів, кількість рухомого складу на максимально завантаженій ділянці маршруту, вартість поїздок і експлуатаційні витрати транспорту.

Також прийнятним є метод, при якому пропонується оцінювати якість обслуговування пасажирів, порівнюючи значення складових часу пересування, коефіцієнта непрямої лінійності пересувань, коефіцієнта пересадочності, коефіцієнта комфортабельності. Проте такий підхід також не дозволяє отримати кількісну оцінку ефективності маршрутної мережі і якості обслуговування пасажирів.

АНАЛІЗ НАСЛІДКІВ ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ СТОМЛЕННЯ ВОДІВ ВАНТАЖНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Кріщенко В.І.

Науковий керівник – Левада В.П., ст. викладач

Закономірною тенденцією науково-технічного прогресу є підвищення рівня складності праці і, як наслідок, рівня стомлення, що обумовлено головним чином впровадженням більш досконалої техніки і технології виробництва і послідовним переходом від виконавської до все більш творчої праці. Відповідно зростають вимоги до кваліфікації працівників, і в першу чергу до їх загальноосвітньої і спеціальної підготовки, до розширення професійного профілю.