

# ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РЕГІОНІВ І ГАЛУЗЕВИХ КОМПЛЕКСІВ

---

---

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

**Б.М. Андрушків**

доктор економічних наук, професор

**О.Б. Погайдак**

кандидат економічних наук  
старший науковий співробітник

**Н.Б. Кирич**

доктор економічних наук, професор

**Б. Керничний**

здобувач  
Тернопільський національний технічний університет ім. Івана Пулюя

## ОСОБЛИВОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ В УМОВАХ ТРАНСФОРМАЦІЙНОГО СУСПІЛЬСТВА

*На основі аналізу літературних джерел та існуючого досвіду роботи автопідприємств і транспортного обслуговування виявлено проблеми розвитку останнього 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 із найбільш прийнятних методів оцінювання ефективності функціонування транспортних систем з точки зору використання економічних і трудових ресурсів є не лише згадувані засоби програмування та моделювання процесу роботи транспортних систем, а й організація раціональних маршрутів руху транспорту перевантаженими вулицями і дорогами в населених пунктах. Встановлено, що за рахунок завантаження транспортних засобів, згадуваних чинників безпеки руху та врахування сучасних вимог експлуатації доріг і транспорту, скорочення витрат часу руху дають змогу підвищити ефективність автоперевезень та якість транспортного обслуговування.*

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

### I. Вступ

Насьогодні у населених пунктах України високими темпами збільшується парк автотранспортних засобів. Кількість індивідуального автотранспорту зросла в декілька разів. Тим часом збільшення обсягів автоперевезень і дорожнього руху проходить в умовах відставання темпів розвитку дорожньої інфраструктури. Це призводить до перевантаження вулично-дорожніх мереж й основних магістралей, і, як наслідок, – до регулярних порушень нормальних режимів руху транспортних потоків і виникнення заторів, зростання дорожньо-транспортних пригод, зниження якості обслуговування, зменшення продуктивності й ефективності

роботи транспорту тощо. Усі ці та інші обставини зумовлюють актуальність і своєчасність означеної тематики цього дослідження.

### II. Постановка завдання

Метою статті є на основі аналізу роботи підприємств автомобільного транспорту й транспортного обслуговування в умовах інтенсивного дорожнього руху, виявлення проблем його розвитку у взаємозв'язку 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.

### III. Результати

Свої погляди щодо розвитку транспортного обслуговування, автомобілізації населення в посттоталітарний період висловили ряд українських та зарубіжних учених. Зокрема, Н.А. Катрушенко [4] у своїх працях розкриває деякі проблеми розвитку пасажирського транспорту в умовах інтенсивного дорожнього руху. Н.М. Цимбал [4] свої статті присвячує програмуванню розвитку автомобільного транспорту як об'єкту управління. Удосконаленню механізмів координації в організації надання транспортних послуг посвячує свої праці П.О. Ігнатенко [4]. Аналіз методів моделювання функціонування міської пасажирської транспортної системи присвятили свої наукові праці О.П. Гупчак, Є.М. Шапенко [4]. У своїх працях розглядає шляхи підвищення якості обслуговування пасажирів на маршрутах міського пасажирського транспорту та вплив дорожньої безпеки на економіку автотранспортних підприємств В.П. Поліщук [4].

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 і 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 вживаний вітчизняний або зарубіжний автомобіль і використовувати його як для власних потреб, так і з комерційною метою. Власне ці та інші обставини призвели до некерованого перенасичення вулиць транспортом та виникнення проблем ефективності роботи як автотранспортних підприємств, так і транспортного обслуговування загалом.

У 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 і 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 мікрорівнях, а й неминуче породжує соціальне напруження. Через високе завантаження вуличних мереж падає швидкість громадського пасажирського транспорту, на 15–20% нижче за рекомендовані нормативи. На думку спеціалістів, автомобільні затори, крім цього, викликані нерозвинутістю системи автомобільних доріг з невисокою пропускною здатністю [11].

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, у першу чергу, має здійснюватися випереджальне будівництво доріг, і тільки потім житлових масивів та міської інфраструктури.

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

У 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 нові можливості й відкриває шляхи вдосконалення організації і 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 має бути покладено розгляд державної програми розвитку автомобільного транспорту або будь-якої іншої програми забезпечення такого розвитку як специфічного об'єкта управління. Загальну схему 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 про-

грамування та моделювання процесів організації транспортного обслуговування наведено на рис.

Важливий чинник цього процесу – якість транспортного обслуговування, що є дуже важливою соціальною й економічною про-

блемою як для кожного населеного пункту, так і суспільства в цілому. Від якості транспортного обслуговування залежить ефективність функціонування всіх господарюючих суб'єктів і населення.

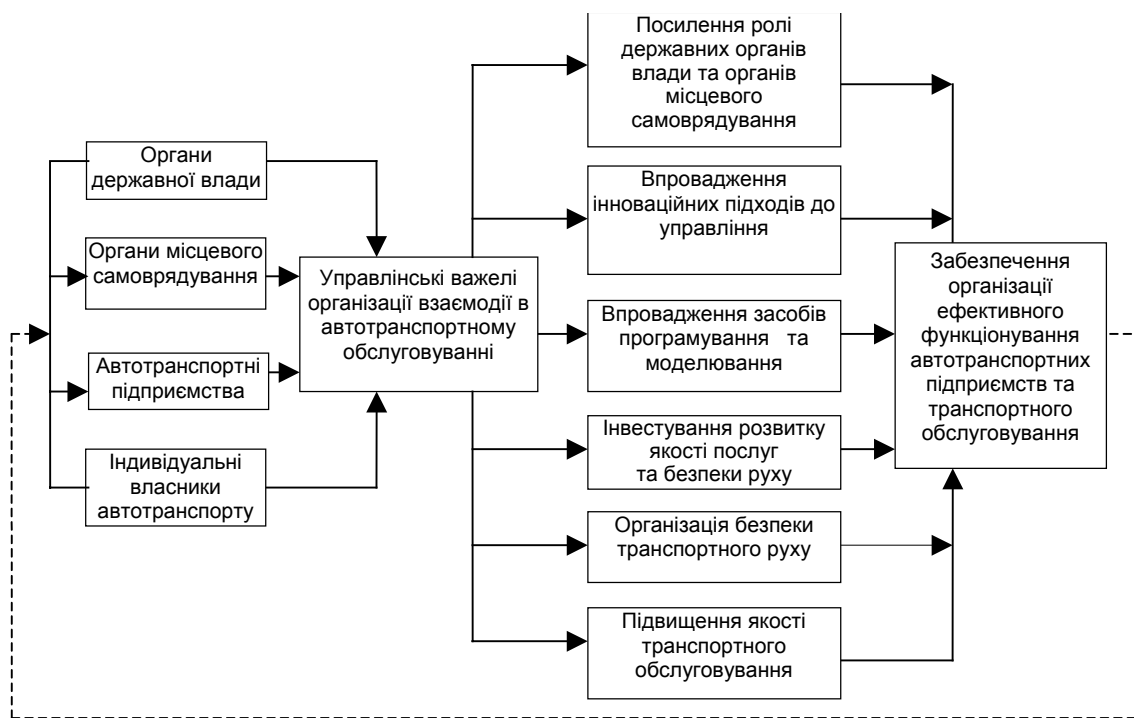


Рис. Схема шляхів підвищення ефективності роботи автопідприємств та транспортного обслуговування

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 відокремленими учасниками соціально-економічних і виробничо-технічних заходів щодо досягнення мети чи проблеми на мезо-, макро- чи міні-рівнях, обґрунтований і узгоджений за ресурсами, виконавцями й термінами виконання. Забезпечення належного рівня розвитку автомобільного транспорту й транспортного обслуговування, яке в 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 в тому, що вона, по-перше, орієнтована на конкретну мету, що передбачає значне зміщення, досягнення нового стану щодо об'єктів запровадження програми, водночас не сумісну цілком із метою якоїсь однієї зі сформованих підсистем. Власне ці обстави-

ни зумовлюють необхідність залучення до процесу засобів моделювання.

По-друге, програма розвитку автомобільного транспорту й транспортного обслуговування, звичайно, має бути довгостроковою або середньостроковою і мати кінцевий за часом характер.

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

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

Будь-яка програма розвитку автомобільного транспорту та транспортного обслуго-

вування – це складний комплекс із чітко виділеними основними підпрограмами і підпрограмами забезпечення, які мають формуватись 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 розробок з розвитку інфраструктури, формування суміжних виробництв тощо, для здійснення основних заходів програми необхідно здійснити підготовку кадрів для вирішення завдань, передбачених програмою, спрогнозувати 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 й виявленні в ній взаємозв'язків і залежностей, що забезпечують найбільш ефективно досягнення цієї мети. Вплив цих особливостей на організаційні форми і методи програмно-цільового управління можна розглянути на прикладі регіональних програм розвитку автомобільного транспорту та транспортного обслуговування.

У сучасних умовах мета територіального розвитку формується на вищому, ніж галузевий рівень управління.

За своєю сутністю така функція входить у прерогативу вищого рівня управління в регіональній системі виконавчої влади. Проте лінійно-функціональна структура управління найбільшою мірою зорієнтована на виконання галузевих завдань за відповідними повноваженнями, тому для виявлення і визначення комплексних цілей, зумовлених необхідністю прогресивного територіального розвитку, потрібний постійно діючий механізм, тісно пов'язаний саме з визначенням напрямів територіального розвитку автомобільного транспорту й місцевими цільовими програмами транспортного обслуговування, як інструментом, що організовує територіальний розвиток за цими напрямами.

Такий механізм, формується в рамках системи розробки програм розвитку авто-

мобільного транспорту та транспортного обслуговування у більшості областей України з урахуванням чинників, що діють окремо та в певних об'єднаннях за результатами моделювання.

Справді, до найважливіших з них можна віднести:

- глибину проблеми розвитку автомобільного транспорту, що потребує складної і багатосторонньої взаємодії із 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 вирішення проблеми, що має велику значущість;
- високий ступінь взаємозв'язків проміжних або кінцевих результатів декількох програм, які виконуються у різних напрямках, так само як і необхідність збалансованого використання дефіцитних ресурсів або ретельної координації діяльності;
- необхідність формування спеціальних, забезпечувальних або реалізуючих підпрограм в інших напрямках розвитку, будівництва нових об'єктів, створення нових виробничо-господарських систем.

Основним об'єктом управління в програмі розвитку автомобільного транспорту та транспортного обслуговування мають бути не самі виконавці, а процеси їхньої взаємодії, контрольовані за досягнутими результатами й 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 та транспортного обслуговування – складні системи. У ньому переплітаються інтереси особистості і груп, стимули й обмеження, технологія та інновації, дисципліна і творчість, нормативні вимоги й неформальні іні-

ціативи. Вони розвиваються, коли мають обґрунтовану стратегію й ефективні механізми забезпечення та координації процесами реалізації програми.

За цих умов у кожному конкретному випадку мають бути розроблені методи поліпшення і координації виконання функцій та повноважень, а також встановлення комплексного контролю за діяльністю транспортного підприємства й транспортного обслуговування в цілому на основі системних підходів з використанням інформаційних мереж. Необхідно зауважити що в реалізації функцій виникає 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 саму роботу і несуть ту саму відповідальність, одержують вищу 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 сьогодні не існує типових систем оцінювання діяльності працівників, які дають змогу зробити висновок про те, наскільки оргкомітет (група, комісія з впровадження) справді реалізували 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 вимоги 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.

Процеси реалізації програми вимагають розгляду базових механізмів її координації. Діяльність з транспортного підприємства та обслуговування задає дві фундаментальні та різноспрямовані вимоги: необхідність розподілу праці для виконання різних завдань і потреба в його координації в рамках цілісного процесу обслуговування. У зв'язку з цим структури транспортного підприємства можуть формуватися і залежно від способів розподілу праці й 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 передбачає, що координацію здійснює керівник, який віддає розпорядження і накази іншим працівникам.

Координація може бути також 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, за відсутності яких неможлива цілісність транспортного підприємства, ефективне його функціонування та обслуговування.

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

У ринкових умовах проблема якості обслуговування має вирішуватися органами місцевого самоврядування, у багатьох випадках як засобами стандартизації та нормування, так і засобами, наприклад, економічного змагання перевізників за пасажирів 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 цьому 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

манні 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 у галузі та створення здорового конкурентного середовища за рахунок забезпечення конкурентоспроможності.

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

У контексті програмування розвитку автотранспортних підприємств та 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 тощо.

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. Ці витрати не компенсуються економічною активністю, що викликана скоєнням дорожньо-транспортних пригод. Нарешті, грошові кошти витрачаються на запобігання дорожньо-транспортним пригодам. Слід зазначити, що одночасно з цим зростає кількість інвестицій у сферу запобігання дорожньо-транспортним пригодам.

Аналіз витрат і прибутку показали, що відома від прийнятих заходів щодо організації дорожньої безпеки, виражається в економії витрат через скоєння ДТП, які часто перевищують витрати на реалізацію заходів із запобігання або зниження кількості дорожньо-транспортних пригод. Дослідження якості стратегій і прийнятих 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 інтенсивністю. Впровадження в

програмування розвитку автотранспортних підприємств та 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.

#### IV. Висновки

Отже, у результаті дослідження встановлено, що необхідною умовою зниження негативних наслідків активної автомобілізації України є не лише вдосконалення вулично-дорожньої інфраструктури, розбудови магістральної мережі, організації 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, огорож та світлофорних об'єктів, нанесення дорожніх розміток. Згадані заходи можуть суттєво скоротити кількість 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 розробка (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, у кожному населеному пункті, включаючи об'їзні дороги.

Загалом у ситуації, що склалася, для підвищення ефективності роботи автотранспорту та транспортного обслуговування необхідно приймати невідкладні комплексні заходи, які б мали науково обґрунтований, системний характер. Пріоритетні напрями вирішення транспортних проблем мають вирішуватися із урахуванням соціально-економічних і транспортно-планувальних та інших регіональних і галузевих особливостей розвитку національної економіки. У свою чергу, впровадження програмування та моделювання процесів розвитку транспортного обслуговування як засобів забезпечення стабільності галузі має відбуватися теж з урахуванням регіональних особливостей розвитку території. Власне на основі згаданої методології можливий збалансований розвиток пасажирського та грузового транспорту, оптимізація структури пасажирських і вантажних перевезень, забезпечення якісного й ефективного функціонування сфери транспортного обслуговування.

**Список використаної літератури**

1. Автомобільний транспорт України: стан, проблеми, перспективи розвитку : монографія / Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут ; за заг. ред. А.М. Редзюка. – К. : ДержавтотрансНДІпроект, 2005. – С. 52–60.
2. Андрушків Б.М. Основи менеджменту: методологічні положення та прикладні механізми : підручник для студентів та викладачів економічних спеціальностей вузів / Б.М. Андрушків, О.Є.Кузьмін. – 2-е вид., перероб. та доп. – 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. – Тернопіль : Збруч, 1996. – 340 с.
4. Науковий Вісник Національного транспортного університету. – 2009. – Ч. 2.
5. Глобальні трансформації і стратегії розвитку : монографія / [О.Г. Білорус, Д.Г. Лук'яненко та ін.]. – К. : ВШОЛ, 1998. – 416 с.
6. Економічна та майнова безпека підприємства і підприємництва. Антирейдерство / Б.М. Андрушків. – Тернопіль : Терно-граф, 2008. – 222 с.
7. Інноваційна політика : навч. посіб. / [Б.М. Андрушків, Ф.В. Бортняк, 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 : автореф. дис. ... канд. техн. наук. / А.Я. Коцюк. – К., 1990. – 20 с.
9. Лігум Ю.С. Автоматизовані системи управління технологічними процесами пасажирського автомобільного транспорту / Ю.С. Лігум. – К. : Техніка, 1989. – 240 с.
10. Сокур І.М. Транспортна логістика : навч. посіб. / І.М. Сокур, Л.М. Сокур, В.В. Герасимчук. – К. : Центр учбової літератури, 2009. – 222 с.
11. Штанів В.Ф. Організація перевезень пасажирів автомобільним транспортом / В.Ф. Штанів, О.С. Ігнатенко. – К. : Техніка, 1988. – 127 с.

Стаття надійшла до редакції 21.02.2013.

**Андрушків Б.М., Погайдак О.Б., Кирич Н.Б., Керничный Б. Особенности организации транспортного обслуживания в условиях трансформационного общества**

*На основе анализа литературных источников и имеющегося опыта работы автопредприятий и транспортного обслуживания выявлены проблемы развития последнего в условиях трансформационной экономики посттоталитарного общества. Рассмотрены пути повышения эффективности работы транспорта за счет инновационных управленческих факторов, повышение безопасности движения, качества услуг, на основе применения средств программирования и моделирования процессов организации транспортного обслуживания. Установлены одним из наиболее приемлемых методов оценки эффективности функционирования транспортных систем с точки зрения использования экономических и трудовых ресурсов не только упоминавшиеся средства программирования и моделирования процесса работы транспортных систем, но и организация рациональных маршрутов движения транспорта перегруженными улицами и дорогами в населенных пунктах. Установлено, что за счет загрузки транспортных средств, упомянутых факторов безопасности движения и учета современных требований эксплуатации дорог и транспорта, сокращение затрат времени движения позволяет повысить эффективность перевозок и качество транспортного обслуживания.*

**Ключевые слова:** транспортные средства, эффективность, программирование, моделирование, загрузка, качество, безопасность движения, транспортное обслуживание.

**Andrushkiw B., Pohaydak O., Kirich N., Kernychnyy B. Features of transport services in active motorization of the population of a post- totalitarian societ**

*In this article, based on the literature and existing experience of autoenterprises and transport the problems of the development in a transforming economy of a totalitarian society are considered. Ways of improving the efficiency of transport through innovative managerial factors and safety, quality of services through the application of programming and modeling processes of transport service are provided. It is determined that one of the most suitable methods for assessing the efficiency of transport systems from the perspective of economic and labor resources is not only mentioned programming tools and the process of modeling of transport systems, but the organization of rational route traffic on congested streets and roads in towns as well. It is figured out that by loading the vehicles, mentioned factors of safety and consideration of the requirements of the modern operation of roads and transport, reducing costs in comern to time traffic will allow to improve transport efficiency and the quality of transport services.*

**Key words:** vehicles, efficiency, programming, design, download, quality, traffic safety, transport service.