

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

В сучасних умовах автомобільний транспорт завдяки своїм конкурентним перевагам відіграє дуже важливу роль у житті суспільства.

У «Транспортній стратегії України на період до 2020 року» відзначається, що автомобільний транспорт – це одна з найвагоміших складових транспортної системи України [1]. Його частка у перевезенні вантажів транспортом загального користування становить 70%, пасажирів – 50%. У цій сфері працює понад 1,5 млн. працівників, споживається 33% пального.

Однак, зазнаючи проблеми розвитку транспортної галузі та можливості поліпшення роботи підприємств транспорту, варто відзначити не лише важливість підвищення показників, що традиційно характеризують обсяги й якість транспортних послуг, але й необхідність скорочення втрат суспільства, що зумовлені транспортною діяльністю.

Зважаючи на вищенаведене, а також на те, що транспортна система України ще не відповідає стандартам і вимогам ЄС і відзначається істотним відставанням щодо інфраструктури, обладнання й норм діяльності, об'єктивним потрібно відзначити, що в країні нині виникає необхідність вирішення сукупності питань щодо нарощення та раціонального використання транспортного потенціалу на засадах сталого розвитку.

Але поряд з цим слід відзначити, що в роботі галузі ще є цілий комплекс проблем та недоліків, зокрема:

1. Відсутня ефективна система управління підприємствами автомобільного транспорту.

За даними ДержавтотрансНДПроект в Україні на даний момент часу працює більш 112,5 тисяч автоперевізників, серед них дуже велика кількість малих та дуже малих підприємств (табл. 1).

Таблиця 1. Склад та структура автотранспортних фірм та підприємств

Розмір фірми - автоперевізника	Кількість фірм в галузі, тис. од.	Питома вага, %
1 автомобіль	38,25	34,0
2 – 9 автомобілів	51,75	46,0
10 – 49 автомобілів	20,25	18,0
50 – 99 автомобілів	1,68	1,5
Більше 100 автомобілів	0,57	0,5
Разом	112,5	100,0

Розглядаючи склад та структуру підприємств галузі за формами власності, слід відзначити, що 88,6 % автотранспортних фірм належать фізичним особам і тільки 11,4% автотранспортних підприємств мають статус юридичних осіб.

Таким чином, існуюча структура підприємств галузі свідчить про втрату адміністративних важелів в період структурних реформ управління автомобільним транспортом в ринкових умовах.

2. Зараз оновлення рухомого складу автотранспорту відбувається дуже повільними темпами.

Із загальної кількості транспортних засобів галузі понад 70% є технічно або морально застарілими. Структура парку автобусів та вантажних автомобілів не є оптимальною.

3. З кожним роком кількість автомобілів різних типів та видів постійно зростає, а пропускна можливість вулиць міст і населених пунктів країни майже не змінюється, що призводить до підвищення рівня напруженості транспортних потоків на вулично-дорожній мережі, заторів, втрат часу населення на пересування.

4. В умовах зростання рівня автомобілізації населення країни збільшується кількість та тяжкість ДТП, зростає кількість загиблих та травмованих на шляхах України.

Статистичні дані свідчать про те, що щодня в результаті ДТП кількість загиблих складає 12 – 13 осіб, а число травмованих в 5 разів більше (щорічно кількість загиблих досягла 4,5 – 5,0 тисяч осіб, а число травмованих становить за різними даними 20 – 25 тисяч осіб).

Ця проблема носить загальнодержавний характер. Переважним чином на автошляхах України гинуть молоді люди віком до 30 років, гине наше майбутнє. Тому необхідно терміново розробити та приступити до реалізації комплексу різноманітних заходів стосовно профілактики ДТП та дотримання правил безпечної поведінки на автошляхах і вулицях міст держави. Цей комплекс заходів повинен охоплювати всі групи населення, а вивчати правила дорожнього руху треба вже в перших класах у всіх школах, гімназіях та ліцеях.

5. Високий рівень забруднення навколишнього середовища.

Цей фактор відіграє дуже важливе значення на стан здоров'я населення і нехтування ним призводить до збільшення кількості тяжких захворювань, зниження середнього віку життя громадян країни.

В цьому аспекті найважливішим завданням керівників галузі є відтворення системи ефективного технічного огляду рухомого складу, вдосконалення методів контролю і оцінки стану роботи паливних систем двигунів внутрішнього згорання.

Успішне рішення вищевказаних проблем – це створення умов для підвищення ефективності роботи підприємств галузі, покращення якості транспортного обслуговування населення і організацій різних сфер діяльності, а також підвищення рівня безпеки дорожнього руху на автошляхах країни.

Література

1. Транспортна стратегія України на період до 2020 року. – К.: Вид.-во при КМУ. 2010. – С.32.

Бусарин Едуард Николаевич, к.т.н., доцент Воронежский государственный лесотехнический университет имени Г.Ф. Морозова;

Кораблев Руслан Александрович, к.т.н., доцент Воронежский государственный лесотехнический университет имени Г.Ф. Морозова;

Зеликов Владимир Анатольевич, к.т.н., доцент Воронежский государственный лесотехнический университет имени Г.Ф. Морозова opbd_vglta@mail.ru, +(74732)53-61-78.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ УПРАВЛЕНИЯ ДОРОЖНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

Транспортная система является одной из основных составных частей инфраструктуры города, которая обеспечивает жизненно важные потребности населения. Функционирование всех отраслей городского хозяйства невозможно без рациональной и налаженной работы автоматизированных систем управления дорожным движением (АСУДД). Поэтому рационализация его развития и планирования является одной из актуальных проблем теории и практики планирования.

С каждым годом в России количество АСУДД увеличивается довольно значительными темпами. Ежегодно внедряется по 2...3 такие системы. Внедрение таких систем в городах объясняется тем, что это одна из основных мер по прогнозу образования заторов и повышению пропускной способности.

Многочисленные исследования эффективности АСУДД показали, что сокращение задержек транспортных средств на маршрутах координации составляет в среднем 25-30 %. Для анализа качества функционирования АСУДД в городах России в основном применяются два показателя:

-исправность (или надежность) системы И;

- эффективность системы (или экономическая эффективность) Э.

Величина показателя И показывает состояние системы за заданный период (как правило, месяц) с учетом выхода из строя всех контроллеров, линий связи и другого оборудования. Помимо улучшения управления