

ного транспорта в центр города. Примером служит Франция, Россия, а также Украина и др. данное мероприятие приводит к тому, что появляется проблема доставки груза к потребителю. Для того чтобы решить данную проблему доставки можно осуществлять ночью или использовать малотоннажные машины. В данный момент каждая конкретная компания решает для себя сама, чем и когда возить груз. Самый массовый вид транспорта не может обойтись без госрегулирования, без действенной правовой базы, увязки своей работы с деятельностью логистических и распределительных центров. Одним словом, грузовые перевозки в рамках города требуют к себе внимания, которым они до сих пор обделены. Отсутствие организации и контроля за процессом перевозки грузов не дает ответа на следующие вопросы: Кто из владельцев грузовых автомобилей перевозит основные виды грузов – продукты питания (в т.ч. хлеба и молока), а кто возит многостепенные (техника, одежда и т.д.). Для конкретного изучения существующих противоречий организации дорожного движения грузового транспорта целесообразно дифференцировано проанализировать существующие способы организации дорожного движения с разбиением транспортного потока на составляющие.

УДК 656.11.021.2

Определение рациональной длины перегона маршрута городского пассажирского транспорта

Давидич Ю.А.

Харьковская национальная академия городского хозяйства
Калужный М.В.

Донецкий институт автомобильного транспорта

При росте темпов жизни городского населения каждая минута экономии времени при пользовании городским транспортом приобретает особую ценность, так как затраты времени на переезды происходят по счет сокращения свободного времени пассажиров. Поэтому, чем больше времени экономит пассажир при пользовании транспортом, тем полнее и лучше будет выполнена задача, поставленная перед городским транспортом. Показателем, который наиболее обобщенно выражает интересы пассажиров, являются суммарные затраты времени на передвижение. Именно длина перегона существенным образом влияет на этот показатель. Оптимальное расстояние между остановочными пунктами должно выбираться с учетом различных факторов. С одной стороны, небольшие перегоны обеспечивают наименьшие затраты времени пассажиров на подход к остановочному пункту, с другой стороны, при таких перегонах скорость сообще-

ния снижается, а продолжительность самой поездки увеличивается. Оптимальная длина перегона, которая обеспечивает минимальные затраты времени на передвижение, находится в пределах 0,4–0,5 км. Целесообразные расстояния между остановочными пунктами выбирают после тщательного изучения пассажирооборота и реальных возможностей с учетом планирования уличной сети города и системы организации перевозок. Существующие методы оптимизации длины перегона определяют оптимальную длину перегона при учете следующих ограничений: техническая скорость, время стоянки городского пассажирского транспорта на остановочном пункте и интервал движения транспортных средств – постоянные величины. Однако более целесообразно определять длину перегона, обеспечивающую минимальные затраты времени пассажиров на передвижение, без учета этих ограничений.

УДК 656

Диагностирование работы транспорта в логистической системе

Горяинов А.Н.

Харьковская национальная академия городского хозяйства

Согласно мировым тенденциям в экономике, специализация на рынке товаров становится все более ярко выраженной. Производители постоянно в поиске новых видов товаров, что отражается на характеристиках материальных потоков в логистических системах. Также увеличивается количество потребителей продукции (количество жителей на Земле увеличивается). Все это приводит к еще большему усложнению самих логистических систем и, соответственно, усложняются процедуры управления такими системами. Одной из подсистем логистической системы является транспортная подсистема. Существующий подход к планированию и организации работой транспорта основывается на рассмотрении отдельно взятого транспортного предприятия либо же на рассмотрении территориально ограниченной системы с одним или несколькими видами транспорта. При этом недостаточно изученным остается вопрос интеграции такого подхода с логистическим подходом. Ситуация такова, что происходит наложение так называемых логистических систем и транспортных систем. Ввиду того, что логистическая система – это экономическая система (с позиций макроуровня) и объектом выступает поток (материальный), а транспортная система – это технико-технологическая система, и объектом, зачастую тоже выступает поток (транспортный), можно говорить о своего рода общем начале таких систем. Это становится более очевидным, если рассматривать логистическую систему с позиций среднего или микроуровня – как