

технологическую и частично техническую системы. Осознавая сложность логистических систем – наличие различных подсистем, которые в свою очередь являются сложными системами, необходимо разрабатывать новые методы, которые позволили бы более эффективно оценивать состояние отдельных логистических систем. Также в будущем – как закономерный этап развития систем – потребуются ранжирование существующих логистических систем с последующим отбором тех или иных для оптимизации функционирования отдельных экономических регионов или определении перспектив развития таких регионов.

В качестве подхода к изучению работы транспорта в логистической системе перспективным видится подход, основанный на диагностических методах. Сейчас данные методы широко используются в технических и медицинских системах. Все больше начинают их использовать в экономических системах. Остаются недостаточно изученными диагностические методы при анализе транспортно-технологических систем, к которым можно отнести транспортную подсистему логистической системы. Изучение опыта использования диагностических методов в различных сферах деятельности человека (других системах) позволит синтезировать методы для решения проблем работы транспорта.

УДК 656.132.072

Проблемы перевозок пассажиров в центре города Луганска и возможные пути их решения

Кравченко А.П., Боженко Д.В.

Восточноукраинский национальный университет имени Владимира Дала

Пассажирский транспорта в крупных городах занимает особое место в силу того, что он обеспечивает жизнедеятельность и эффективность функционирования всей агломерации. Рост количества личных автомобилей и городского транспорта общего пользования привело к частому возникновению заторов на дорогах Луганска не только в часы «пик», но и в межпиковое время. Это в свою очередь приводит к росту количества вредных веществ в городской атмосфере и увеличения уровня шума. Особенно острой эта проблема сложилась для центральной части города, значительно перегруженной транспортом.

Для решения данной проблемы научными методами необходима разносторонняя и объективная информация (о потоках транспорта по видам и объёму, их распределение во времени), получаемая в результате комплексных обследований.

Обследования подобного рода неоднократно инициировались управлением транспорта и связи Луганска, но не были проведены должным образом из-за отсутствия утверждённой программы.

За основу такой программы предлагается принять, после тщательной обработки, результаты предшествующих обследований. Так, очевидно является необходимость развития вторичных центров; реформирование и расширение транспортной сети центра города; замена маршрутных такси (микроавтобусы осуществляют до 75 % перевозок, из-за этого на остановках выстраиваются очереди в два-три ряда) автобусами средней и большой вместимости, сохранив «маршрутки» лишь в качестве вспомогательного элемента транспортной системы. Для эффективного управления сложившейся ситуацией на маршрутах города необходим постоянный мониторинг пассажирских и транспортных потоков и скорейшая разработка и внедрение комплексной программы по совершенствованию системы пассажирского транспорта общего пользования города.

УДК 656.11

Анализ аварийности в Луганской области

Кравченко А.П., Боженко Д.В.

Восточноукраинский национальный университет имени Владимира Даля

Одними из основных показателей экономического потенциала и уровня благосостояния граждан в современных условиях являются данные о дорожно-транспортной аварийности и ее изменении во времени. Установлено, что чем больше рост относительных показателей ДТП, тем ниже уровень социальной защищенности и транспортной дисциплины населения. В текущем году на территории Луганской области зарегистрировано 2213 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло 300 (2006 год – 259) и травмировано 2790 (2006 год – 2353) лиц. Эти показатели по сравнению с аналогичным периодом в прошлом году составляет рост на 17,8 %, по числу погибших – на 15,8 % и травмированных – на 18,6 % соответственно.

По категориям участников дорожного движения совершены ДТП по вине: водителей всех видов транспортных средств – 80,2 %; водителей предприятий, учреждений и организаций – 4,5 %; водителей автобусов всех форм собственности – 1,9 %; водителей индивидуального транспорта – 52,9 %; водителей мототранспорта – 11,0 %; велосипедистов – 2,0 %; пешеходов – 11,1 %; детей – 10,6 %.

Прогрессирующий рост ДТП предопределён стремительным ростом количества автотранспорта всех форм собственности; низким уровнем дорожной сети; недостаточным уровнем водительского мастерства; фактиче