

строительство путепроводов на примыканиях улиц Харьковской и Ростовской к обводной автодороге; строительство путепроводов на пересечении обводной автодороги с автодорогами на поселок городского типа Эсхар и на г. Купянск; строительство двух эстакад на обводной автодороге над железнодорожными путями; строительство моста на обводной автодороге над рекой Северский Донец; реконструкцию имеющегося военного аэродрома с учетом будущего использования его для принятия гражданских грузовых самолетов; реконструкцию с расширением грузовой железнодорожной станции.

Мероприятия, которые рекомендуется провести на улично-дорожной сети города: капитальный и текущий ремонты проезжих частей и тротуаров улично-дорожной сети; реконструкция улиц и дорог в направлении районов Осиновка, Зачуговка и Преображенка с организацией автобусных маршрутов; создание сети минипарковок для легковых автомобилей и велосипедов; сооружение стоянок для легкового транспорта; строительство велодорожек и велотрасс; создание условий для пользования электромобилей (зарядные станции).

Развитие автобусного транспорта: планирование рациональной маршрутной системы; благоустройство автобусных остановок; доступность автобусного транспорта для людей с особыми потребностями; внедрение системы автоматического учета объема и качества предоставляемых транспортных услуг; реализация проектов субсидирования лизинговых и кредитных схем развития автобусного транспорта; поддержка инвестиций значительным объемом финансирования из общественных фондов; внедрение современных телекоммуникационных и навигационных спутниковых технологий; организация разъяснительной работы с жителями о новых формах транспортного обслуживания и правилах пользования нововведениями, привлечение граждан и общественных организаций к принятию и внедрению соответствующих решений.

УДК 519.654

Некоторые пути решения транспортных проблем городов Республики Беларусь

Аземша С.А., Стрельченко В.С.

УО «Белорусский государственный университет транспорта»

Анализ опыта развитых стран в решении транспортных проблем городов [1,2] показывает предпочтительность проведения сбалансированной транспортной политики. Ее суть заключается в проведении мероприятий

сдерживающих пользование личным автомобилем и стимулирующих использования общественного транспорта. Количественно оценить эффект сбалансированной политики можно на следующем примере: имеется 100 человек, которых необходимо доставить из пункта А в пункт В, расстояние между которыми 10 км. Рассматривается два диаметрально противоположных варианта перевозки: все пассажиры будут доставлены легковыми автомобилями; все пассажиры будут доставлены автобусом МАЗ-203. Результаты сравнительного анализа по некоторым критериям приведены на рисунке 1.

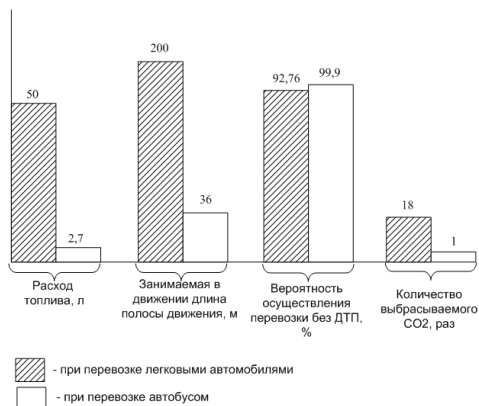


Рисунок 1 – Сравнительный анализ результатов перевозки 100 пассажиров двумя вариантами

В расчетах принято: расход топлива легковым автомобилем – 10 л / 100 км, автобусом – 27 л/100 км; средняя наполняемость легкового автомобиля – 2 чел.; длина автомобиля – 4 м, автобуса – 12 м; коэффициент приведения транспортного средства по габариту: легковой автомобиль – 1, автобус – 3 [3]; вероятность осуществления перевозки без ДТП определена на основании отчетных данных [4]; количество выбросов CO₂ при сжигании топлива пропорционально количеству сжигаемого топлива.

Очевидно, что по всем приведенным на рисунке 1 критериям использование автобуса предпочтительнее легковых автомобилей. При этом отдельно следует отметить следующие немаловажные факторы: Беларусь не располагает существенными залежами нефти. С учетом этого, снижение валютных затрат на импорт нефтепродуктов за счет стимулирования использования общественного транспорта приобретает особое, в некотором смысле стратегическое значение; легковые автомобили не производятся (массово) на территории нашей страны, а

ввозятся гражданами из-за рубежа. Естественно, это способствует увеличению оттока валютных средств. Отсутствие должного понимания проблемы, приводит в Республике Беларусь к доминированию такой транспортной политики, в которой системный подход и долгосрочные критерии подменяются сиюминутными соображениями и изолированным рассмотрением отдельных элементов транспортной системы. Это со временем приводит как к очевидным (заторы, аварии, ухудшение экологической обстановки), так и скрытым (отрицательное влияние на внешнеторговый баланс страны, увеличение стоимости производимой продукции) негативным последствиям.

Литература:

1 Трофименко, Ю.В. Транспортное планирование: формирование эффективных транспортных систем крупных городов: монография / Ю.В. Трофименко, М.Р. Якимов. – М.: Логос, 2013. – 464 с.

2 Вукан Р. Вучик. Транспорт в городах удобных для жизни / пер. с англ. А. Калинина; под научн. ред. М. Блинкина // Территория будущего. – Москва, 2011. – 413 с.

3 Врубель, Ю.А. Исследования в дорожном движении: учебно-методическое пособие к лабораторным работам для студентов специальности 1-44 01 02 «Организация дорожного движения» / Ю.А. Врубель. – Минск: БНТУ, 2007. – 178 с.

4 Сведения о состоянии дорожно-транспортной аварийности в Республике Беларусь в 2011 году: аналитический сборник / под общ. ред. заместителя Министра внутренних дел – начальника МОД МВД Республики Беларусь Мельченко Н.А.. Минск: полиграфический центр МВД 2012 г. – 89 с.

УДК 656.135

Классификация цепей поставок при перевозке грузов автомобильным транспортом

Мочалин С.М., Тюкина Л.В.

Сибирская государственная автомобильно-дорожная академия

Известны различные классификации цепей поставок. Классификация цепей поставок, приведенная в [1], не учитывает особенности протекания транспортных процессов при доставке грузов, например: закономерности протекания транспортных процессов, многозвенность цепи поставок (ЦП), мощность грузовых потоков по ЦП, пропускную способность по ЦП и т.д. Базовая классификация предложена в [2]. В ходе исследования заявок на доставку груза установлены ограничения и условия, накладываемые на этот