

различного назначения и т.д.). Инфраструктура носит обеспечивающий и организующий для организации перевозок и безопасности движения характер. Развитая инфраструктура транспортно-логистической системы позиционирует регион как конкурентоспособную территорию для организации, управления и распределения транспортных потоков. От строительства, модернизации и развития инфраструктуры зависит скорость и безопасность движения грузо- и пассажиропотоков.

Таким образом, приоритетными направлениями развития инфраструктуры транспортно-логистической системы региона, являются: развитие железнодорожного транспорта (усовершенствование подвижного состава; наращивание скорости как пассажирских, так и грузовых поездов; увеличения протяженности электрифицированных линий и т.д.); развитие и модернизация автомобильных дорог; усовершенствование нормативно-правовой базы относительно обеспечения равноправных условий для предприятий, осуществляющих перевозку пассажиров; усовершенствования системы финансирования перевозок пассажирского транспорта, тарифной политики и т.д.

В современных условиях возникает потребность в развитии и модернизации транспортной инфраструктуры, как базиса создания транспортно-логистической системы региона.

УДК 656.13

### **Качество перевозок на маршрутах городского пассажирского транспорта**

Вакуленко Е.Е.

Харьковская национальная академия городского хозяйства

Показатели качества работы городского пассажирского транспорта (ГПТ) используются перевозчиками для управления производственными процессами с целью обеспечения конкурентных преимуществ. Показатель качества транспортных услуг определяет рыночную привлекательность того или другого маршрута МПТ. Поэтому качество обслуживания пассажиров является приоритетным направлением при организации транспортного обслуживания пассажиров.

В работах ученых качество транспортного обслуживания пассажиров определяется, как совокупность свойств перевозочного процесса и системы перевозок пассажиров, которые обуславливают соответствие их нормативным требованиям. Свойства перевозочного процесса и системы перевозок определяют уровень организации и осуществления перевозок пассажиров и влияют на удовлетворение транспортных потребностей

пассажиров. К показателям качеств перевозок пассажиров относятся: коэффициент заполнения салона транспортного средства, времени затрачиваемое пассажиром на передвижение, регулярность движения транспортных средств, тяжесть дорожно-транспортных происшествий (ДТП). Некоторые из перечисленных факторов объективно влияют на функциональное состояние пассажира и, в зависимости от условий поездки, на степень утомляемости, что приводит к снижению уровня работоспособности пассажира, особенно в первые часы работы. Определение транспортной утомляемости пассажира позволяет не только определить функциональное состояние пассажира, но и оценить качества перевозок на маршрутах городского пассажирского транспорта.

УДК 656.11

### **Индикаторы, характеризующие удельную тяжесть последствий отдельных категорий участников дорожного движения**

Сушко А.А.

Академия МВД Республики Беларусь

В соответствии со статьей 3 Закона Республики Беларусь «О дорожном движении» к участникам дорожного движения относятся: водитель транспортного средства, самоходной машины; пешеход; пассажир; всадник; погонщик скота; лицо, обучаемое управлению механическим транспортным средством, самоходной машиной и находящееся в них; лицо, сдающее квалификационный практический экзамен на право управления механическим транспортным средством, самоходной машиной.

Количество раненых или погибших людей применительно к отдельным категориям участников дорожного движения зависит от того какая часть населения ездит в качестве водителя, какая в качестве пассажира, а какая остается пешеходом.

Тяжесть последствий от дорожно-транспортных происшествий (далее ДТП) оценивается как абсолютным числом раненых и погибших в них, так и относительными показателями на 100 тыс. населения. Безразмерным показателем, является коэффициент тяжести последствий.

Анализ статистических данных приведенных в таблице показывает, что с 2000 по 2010 г., включительно, общее значение  $k_{тнж}$  снизилось с 20 до 15 т.е. на 25% при среднеарифметическом значении  $k_{тнж}$  за рассматриваемый период 17. У водителей механических транспортных средств  $k_{тнж}$  снизился с 21 до 14 т.е. на 33%. при среднеарифметическом значении за рассматриваемый период 17, у пассажиров – с 15 до 10 т.е., на 33% при среднеарифметическом значении  $k_{тнж}$  за рассматриваемый период 13. В то же время в