

- модель, заснована на правилах, або заснована на силах;
- висока або низька точність.

Основними показниками, що характеризують рух пішохідних потоків, є середня швидкість, щільність, інтенсивність.

Наведені параметри пішохідних потоків більше характеризують його ступінь відповідності заданим параметрам руху. Що стосується взаємодії транспортних та пасажирських потоків, то її можна оцінити параметрами конфліктності. Одним із них є ймовірність виникнення дорожньо-транспортних пригод (ДТП) за участю пішоходів.

В ході проведення експериментальних досліджень було отримано закономірності ймовірності виникнення дорожньо-транспортних пригод, як одного з факторів взаємодії транспортних та пішохідних потоків. Для цього були побудовані графіки залежності порушення правил дорожнього руху залежно інтенсивності транспортного потоку та часу доби на нерегульованому та регульованому пішохідному переході, що обстежувались. Наступним етапом є отримання емпіричних залежностей згаданих параметрів та чинників.

## ЩОДО ВИЗНАЧЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ РУХЛИВОСТІ НАСЕЛЕННЯ

**І.Є. ІВАНОВ**, канд. техн. наук

*Харківський національний університет міського господарства імені  
О.М. Бекетова*

*61002 Україна, м. Харків, вул. Революції, 12*

*e-mail: zpvatotrance@gmail.com*

На практиці спостерігається такий перерозподіл рівня автомобілізації, зміна питомих параметрів транспортних мереж, динамікою життєвого рівня і суспільного внеску, що визначає вид переміщення мешканців міста. Потребуючи високого рівня комфорту при переміщенні люди використовують особистий транспорт, при цьому поступаючись незручностями при паркуванні, витратами часу при стоянні в заторах та складністю утримання і експлуатації транспортних засобів. Попереднє прогнозування перерозподілу транспортних потоків за видами транспорту та маршрутами може в значній мірі сприяти розробці і використанню більш адекватних транспортних технологій.

У розвинених країнах, спостерігається вагоме, до 90%, використання індивідуального транспорту для виконання поїздок, а в країнах СНД навпаки – суспільного транспорту. Це пояснюється багатьма факторами:

- укладом суспільства;
- рівнем автомобілізації;
- щільністю транспортної та маршрутної мережі;
- вартістю проїзду;
- умовами проїзду;
- коефіцієнтом пересадочності та ін.

При цьому, технології пасажирських перевезень загальні як для зниження питомої ваги поїздок в індивідуальному транспорті так і у збільшенні поїздок в суспільному транспорті.

Встановлено, що загальна рухливість населення є функція від кількості жителів у місті, рівня автомобілізації, щільності транспортної та маршрутної мережі. В ході експерименту були визначені чисельні значення перелічених факторів, що визначають рухливість населення.

На підставі даних, отриманих при проведенні досліджень, стає можливим математичний опис залежності параметрів міських пасажирських перевезень та транспортної рухливості населення.

На першому етапі дослідження проводився аналіз впливу кожного з раніше визначених факторів на значення транспортної рухливості населення, методами кореляційного та регресійного аналізу.

Отримані закономірності зміни транспортної рухливості населення від параметрів міських пасажирських перевезень дозволяють з достатньою точністю визначати прогнозовані значення рухливості та використовувати їх в практичних розрахунках.

На другому етапі дослідження розробляється багатфакторна модель зміни транспортної рухливості від параметрів міських пасажирських перевезень. Для цього необхідно було провести факторний аналіз, використовуючи парні кореляції.

Аналіз отриманих результатів показав суттєву парну кореляцію між обраними факторами, що не потребує додаткових досліджень. Так визначена транспортна рухливість населення за розробленими моделями може бути використана для обґрунтування обраних заходів підвищення рівня транспортного обслуговування мешканців міста.

## **ФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КЛАСТЕРА КАК ИНСТРУМЕНТ РАЗВИТИЯ РЕГИОНА**

**Д. Н. РОСЛАВЦЕВ**, канд. техн. наук, **С. А. ГУБИНА**, студент

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени А. Н. Бекетова*

*61002 Украина, г. Харьков, ул. Революции, 12*

*E-mail: d.roslavtsev@gmail.com*

Как свидетельствует мировой опыт, значительные изменения в организации производства, как на национальном так и на международном уровнях, способствуют созданию территориально-отраслевых и интеграционных объединений – кластеров. Важнейшим показателем деятельности кластеров является их высокая конкурентоспособность на мировом рынке, поэтому кластерное развитие территорий является одной из характерных черт современной инновационной экономики.