

таті проведеного обстеження було виявлено, що періодичність та об'єми перевезень за різні періоди часу змінюються і залежать від сезонного споживання, дня тижня. Тому робота транспорту є дискретною, що викликає простоту ТЗ.

Кількість обертів які необхідно зробити для обслуговування логістичної системи та обсяг вантажу що можливо перевезти за оберт, визначає кількість потрібних ТЗ, що впливає на витрати проекту.

Виходячи за даної моделі кількість обертів буде знаходитись як сума їздок із вантажем, які може зробити ТЗ в наряді.

Таким чином, розглянуто синергетичний ефект при перевезенні сумісних вантажів, які обслуговуються один перевізником, а саме можливе зменшення необхідної кількості ТЗ для обслуговування потреб замовників за рахунок перерозподілу ТЗ у перевізника. Запропоновано метод визначення кількості обертів, що може зробити транспортний засіб при комплексно обслуговують декількох сумісних вантажів.

## **ДОСЛІДЖЕННЯ ТЕХНОЛОГІЇ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ В КОМПАНІЇ «НОВА ПОШТА»**

*Вдовиченкова Ю.С.*

*Науковий керівник – Толмачов І.О., асистент*

Транспорт являє собою сукупність засобів, призначених для переміщення людей, вантажів з одного місця в інше. Якщо говорити про перевезення вантажу, то в усі часи функцією транспорту було створення умов доступу перевезеного на ринок реалізації. Це свідчить про важливість транспорту в сполученні виробників з продавцями і покупцями. На сьогодні транспортні послуги являють собою роботу безпосередньо пов'язану з перевезенням та комплексом допоміжних операцій, яку виконує досить велика кількість підприємств, «Нова Пошта» не є винятком.

Не кожне підприємство, що надає транспортні послуги, має свій власний транспорт, а тому вони звертаються до водіїв з власними автомобілями. Для того, щоб обрати мати власний парк транспортних засобів чи залучати сторонніх перевізників задля отримання максимального прибутку необхідно: розрахувати технологічні показники роботи автомобіля, доходи та витрати підприємства, витрати за проектом та ефективність даного проекту. Саме це було зроблено в роботі. Також досліджено основні складові транспортного процесу який проходить вантаж від складу відправника до складу одержувача. Проведено аналіз способів розвантаження, які застосовуються підприємством для вантажів різних габаритів.

Проведені дослідження встановили, що проект придбання підприємством «Нова Пошта» власних транспортних засобів є не ефективним через те, що він не окупиться. Індекс доходності за розрахунками маленький, а інвестиційний потік негативний. Величина чистого приведеного доходу також є негативною, це не дозволить збільшити капітал підприємства і його ринкову вартість. Індекс прибутковості менше одиниці свідчить про те, що проект являється не рентабельним. Отже, проект не може бути реалізованим, через те, що підприємство не зможе повернути вкладені кошти. Отже, існуюча схема залучення сторонніх перевізників є найбільш вигідною.

## **ЩОДО ПРОГНОЗУВАННЯ ЗМІНИ УМОВ РУХУ У М. ХАРКОВІ**

***Пасєка Ю.В.***

*Науковий керівник – Лобашов О.О., д-р техн. наук, професор*

Для дослідження закономірностей зміни умов руху можуть застосовуватися різні підходи: безпосередні спостереження, моделювання транспортних потоків. Кращим є моделювання транспортних потоків. У ХНУМГ розроблена модель функціонування діючої транспортної мережі міста. Зазначена модель може бути використана для визначення перспектив зміни умов руху в містах.

Транспортний попит і щільність транспортної мережі здійснюють з-спільному вплив на умови руху. Тому для оцінки умов руху в перспективі необхідно знати закономірності спільного впливу транспортного попиту і щільності транспортної мережі на ефективність її функціонування. Дані закономірності були отримані за результатами моделювання розподілу транспортних потоків у м. Харкові при одночасному варіювання двома факторами. На рис. 1 представлені закономірності зміни середньої швидкості руху транспортного засобу в залежності від щільності транспортної мережі і рівня автомобілізації.

Середня швидкість і середній час одного пересування по місту досить повно характеризують умови руху в місті. Між цими параметрами та іншими характеристиками руху (інтенсивністю, щільністю, часом руху, транспортними витратами і ін.) Існує відомі взаємозв'язку. Закономірності зміни інших характеристик дорожнього руху в перспективі можуть бути отримані аналогічним способом.

Представлена залежність може бути використана при плануванні транспортних процесів, розробці проектів реконструкції та розвитку транспортної мережі міста, прогнозування показників аварійності.