

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.

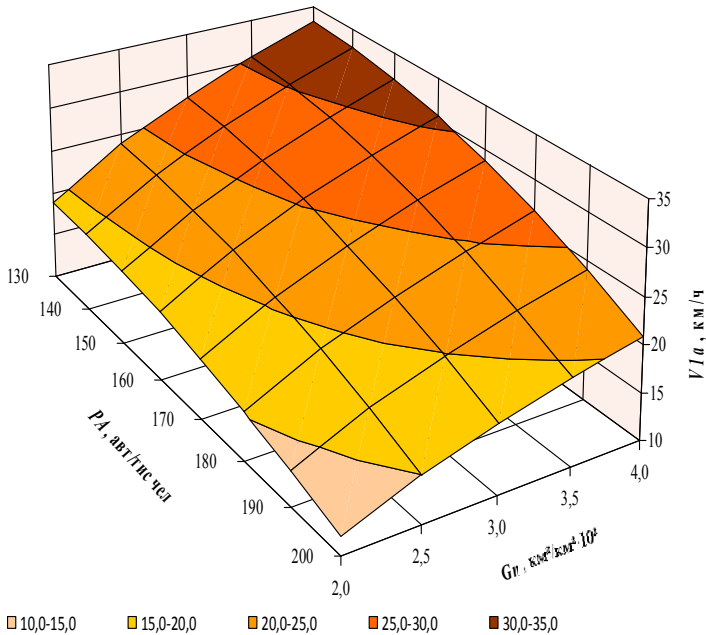


Рисунок 1 – Залежність середньої швидкості руху транспортного засобу від щільності транспортної мережі і рівня автомобілізації

## МЕТОДИ УДОСКОНАЛЕННЯ МЕРЕЖИ ПАРКУВАННЯ

**Пугач Я.О.**

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

Найбільш складною є проблема організації паркування у містах зі сформованою забудовою. Світовий досвід автомобілізації показує, що вирішити цю проблему можна тільки за рахунок всієї території міста шляхом використання вільної ширини проїзної частини вулиць і створення спеціальних позавуличних автостоянок.

Схема, що відображає основні класифікаційні ознаки тимчасових стоянок, призначених для паркування автомобілів, наведена на рисунку 1.

За режимом роботи підрозділяють стоянки: 1 – з необмеженим часом роботи, 2 – з обмеженням тривалості перебування автомобіля, 3 – з обмеженим (протягом доби) часом роботи.

В Європі, крім паркометрів, розроблені інші способи контролю часу стоянки. Основний з них передбачає застосування спеціального