

Для того, щоб визначити доцільність цього методу, було проведено аналіз роботи на маршруті 217е та виявлена проблема, що пов'язана з відмовою у посадці пасажирів у години пік. Це пов'язано з достатньо інтенсивним пасажиропотоком і недостатнім місцем у салоні транспортних засобів, працюючих на маршруті. Проаналізувавши зміну пасажиропотоку за останні три роки було виявлено тенденцію росту пасажиропотоку і запропоновано зміну існуючих моделей транспортних засобів на інші з більшою пасажиромісткістю.

Тож, такий захід має підвищити ефективність функціонування транспортних засобів на даному маршруті.

## **ДОСЛІДЖЕННЯ ВЗАЄМОДІЇ ПІШОХІДНИХ І ТРАНСПОРТНИХ ПОТОКІВ НА НЕРЕГУЛЬОВАНИХ ПІШОХІДНИХ ПЕРЕХОДАХ З ОДНІЄЮ СМУГОЮ РУХУ В КОЖНОМУ НАПРЯМКУ**

***Клушина С.В.***

*Науковий керівник – Дульфан С.Б., канд. техн. наук, ст. викладач*

Автомобіль та пішохід є рухомими елементами складної міської структури. Конфлікт між ними виникає при одночасному пред'явленні вимог на використання однієї й тієї ж території.

Пішоходу необхідна територія, яка б відповідала вимогам безпеки, комфорту, економії сил та часу. Значно подовжують шлях пішохода обмеження на свободу перетину проїжджої частини. Найкращим варіантом для нього є вільний вибір траси руху від одного об'єкта до іншого.

Автомобілю також необхідна територія, яка мала б високу пропускну спроможність, безупинного руху та паркування. Необхідність вирішення даного конфлікту зробило пішохідний рух однією із транспортних проблем.

Використання одних і тих же шляхів пішоходами та транспортними засобами призводить до сильного взаємовпливу один на одного.

Для дослідження взаємодії пішохідних і транспортних потоків проводилася статистична обробка даних натурного обстеження, отриманих шляхом відео-зйомки перехрестя у годину-пік та побудована регресійна модель факторів, що впливають на загальний час переходу.

Регресія використовується для аналізу впливу на окрему залежну змінну значень однієї або декількох незалежних змінних. З'ясували, що на загальний час переходу впливають кілька факторів, включаючи час переходу, інтенсивність транспортних та пішохідних потоків, загальна швидкість руху, швидкість руху, довжина проїжджої частини.

Визначено ступінь впливу кожного з цих чинників на загальний час переходу, а потім використано отримані дані для передбачення загального часу переходу на інших перехрестях з подібними характеристиками.

## **ЩОДО ПИТАННЯ ФОРМУВАННЯ МАТЕРІАЛЬНИХ ПОТОКІВ З УРАХУВАННЯМ РОЗПОДІЛУ СПОЖИВАЧІВ МІЖ ТОРГІВЕЛЬНИМИ ОБ'ЄКТАМИ**

***Чебанюк К.О.***

*Науковий керівник – Галкін А.С., канд. техн. наук, доцент*

На сьогоднішній день, головним завданням логістики є ефективне просування матеріального потоку від виробника до кінцевого споживача. Ключове місце у цьому логістичному ланцюгу займає споживач. Розвиток логістичних підходів на основі витрат і вигод споживачів відкриває нові можливості поліпшення їх обслуговування та ефективності функціонування логістичної системи.

Для забезпечення ефективного функціонування системи «Логістична система – споживач» була запропонована система управління ресурсами, яка враховує не тільки «явні» ресурси (фінанси, персонал, операції), а й «приховані» ті, що несе покупець і споживач товару.

Аналіз роботи логістичної системи «Логістична система – споживач» на прикладі району м. Харкова та торгівельного об'єкта (супермаркета), який знаходиться в ньому, показав, що загальні витрати жителів будуть меншими при здійсненні процесу покупок через інтернет, тому що людина менше витрачає фізичних сил та часу.

Запропонований метод визначення повної вартості покупки дозволяє порівняти витрати при відвідуванні різних торгових об'єктів, а також дозволив визначити і порівняти витрати на покупку в інтернеті і безпосередньо в магазині.

## **ДО ПИТАННЯ ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАТОРІВ У МІСТАХ**

***Остапенко В.О.***

*Науковий керівник – Понкратов Д.П., канд. техн. наук., доцент*

Транспортні затори – є одним з основних негативних наслідків розвитку автомобілізації населення у містах. Їх виникнення зумовлено невідповідністю інтенсивності транспортних потоків та пропускної здатності міських вулиць і доріг. «Вузькими» місцями на вулично-дорожній мережі міст зазвичай є перехрестя. Вітчизняний та закор-