

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-

донний досвід дослідження цієї проблеми свідчить про те, що її вирішення лише традиційними методами організації та регулювання дорожнього руху дає змогу дещо виправити транспортну ситуацію, проте не кардинально її покращити. Натомість має використовуватись цілеспрямована транспортна політика, основним завданням якої є стимулювання розвитку автомобілізації та зменшення частоти користування індивідуальними автомобілями. Передбачається застосування заходів двох методологічних напрямків: перший передбачає застосування низки заходів, що стимулюють користування альтернативними засобами пересування (зокрема міським пасажирським транспортом загального користування); другий – стримування користування індивідуальними автомобілями (уведення плати за в'їзд у центральну частину міста, стягування плати за паркування тощо) [1].

Найбільш відчутними проблемами з транспортними заторами спостерігаються у центральних частинах міст, де сконцентрована значна кількість місць транспортного тяжіння. У таких умовах вирішення транспортних проблем шляхом реконструкції вулично-дорожньої мережі значно обмежені, що пов'язано з наявністю історично сформованої забудови. Крім цього, щільність вулично-дорожньої мережі у центральній частині старих міст є достатньо високою. Це є причиною виникнення мережних заторів.

Питання управління транспортними потоками у насичених мережах є недостатньо дослідженими та потребують впровадження систем адаптивного управління, виходячи з довжини черг транспортних засобів, що формуються у перехрест'ях.

1. Броддус А. Управління попитом на транспортні послуги: інструкція / А. Броддус, Т. Літман, Г. Менон. – Ешборн: GTZ, 2009. – 136 с.

РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ МІСТ ОРІЄНТОВАНИЙ НА ГРОМАДСЬКИЙ ПАСАЖИРСЬКИЙ ТРАНСПОРТ

Перов С.С.

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

Попит мешканців міста на транспортні послуги є вихідною характеристикою при розробці проектних рішень в сфері організації транспортних процесів міста. Цей попит характеризується потребою мешканців міста здійснювати пересування, що розосереджені, як у просторі, так і в часі, та можуть відрізнятись за метою їх здійснення (трудові, культурно-побутові). Просторова розсередженість пересувань визначається взаємним розміщенням пунктів відправлення та призначення у плані міста.