

системи дозволяє оптимізувати маршрути і скоротити середню довжину щоденних рейсів.

Наступним параметром економічної ефективності є кількість порушень умов доставки. За рахунок планування з урахуванням тимчасових вікон, а також зручного інтерфейсу контролю часових вікон, коректного розрахунку планового часу, можливості виведення додаткових умов і обліку цього при плануванні, впровадження TMS системи дозволяє скоротити кількість порушень.

В Україні використання TMS є ще новим явищем, це пов'язано з тим що на ринку транспортних компаній переважають малі та середні підприємства, які не мають великої кількості трудових та фінансових ресурсів, а довгий час на впровадження TMS може впливати на конкурентоспроможність компанії в сучасних ринкових умовах. Вирішенням цієї проблеми є використання неповної складової пакету TMS, а обмеженого програмного продукту який буде вирішувати існуючі завдання компанії.

Таким чином впровадження інформаційних технологій в систему управління транспортними компаніями забезпечує автоматизацію управління перевезеннями, допомагає скоротити витрати на логістику та збільшити прибуток підприємства.

Література

1. Шаров В.А. Управління перевезеннями в умовах інформатизації галузі / В.А. Шаров // Транспорт – ЕІ / ЦНІТЕІ МПС. – 2014.
2. Ступницький О. І., Дашкуєв М. А. Інформаційні технології у інфраструктурі глобальних логістичних мереж / Ступницький О. І., Дашкуєв М. А. //Актуальні проблеми міжнародних відносин: Зб. наук. праць. — Випуск 122, Частина II. — К. : Київ. нац. ун-т ім. Т. Шевченка, Ін-т міжнар. відносин, 2014. — С. 104–115.
3. Тимошук О. М. Інформаційно-логістичні системи в сучасних транспортних технологіях / О. М. Тимошук, О. В. Мельник // Інвестиції: практика та досвід. — 2015. — № 22. — С. 79–82. — Режим доступу: http://www.investplan.com.ua/pdf/22_2015/18.pdf.

ОЦІНКА ПАРАМЕТРІВ ПРОСТОЮ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ НА ПРОМІЖНИХ ЗУПИННИХ ПУНКТАХ

Кальченко В.Ю., студент 6 курсу факультету Транспортних систем та технологій

Давідч Ю.О., д.т.н., професор кафедри Транспортних систем і логістики

Харківський національний університет міського господарства імені О.М. Бекетова

Зростання кількості мешканців та території міст призводить до підвищених вимог до міського транспорту. Це стимулює розвиток всіх видів транспорту, у тому числі і пасажирського. Транспорт забезпечує можливість підвищення ефективності виробничої діяльності головної виробничої сили суспільства – його людей. За рахунок зменшення часу пересування

збільшується вільний час для навчання, відпочинку, спорту і т.д. [1].

Одним з основних факторів, що впливає на всі параметри перевізного процесу, є довжина перегону маршруту міського пасажирського транспорту [1, 2]. Існуючі методи визначення довжини перегону ураховують як постійні величини технічну швидкість транспортного засобу, час простою на зупинках і інтервал руху. Для оптимізації довжини перегону маршруту міського пасажирського транспорту необхідно розробити моделі, що описують вплив довжини перегону маршруту міського пасажирського транспорту на технічну швидкість транспортного засобу на перегоні маршруту і тривалість його простою на зупинних пунктах. Час простою транспортних засобів на зупинному пункті складається з часу, затрачуваного на відкриття і закриття дверей і часу безпосередньо посадки і висадки пасажирів, протягом якого вони виходять з автобуса і входять в нього. Тривалість цього часу залежить від різного роду чинників: пасажирообміну зупинного пункту, ступеня заповнення салону автобуса, кількості дверей, пори року, наявності багажу у пасажирів і т.д. [3, 4]. Для вирішення задачі визначення раціональної довжини перегону маршруту міського пасажирського транспорту виникає необхідність в дослідженні закономірностей зміни часу простою транспортних засобів на зупинних пунктах. Для отримання вихідних даних, що необхідні для визначення закономірностей зміни часу простою транспортних засобів на зупинках, проводилися натурні дослідження. Після обробки результатів обстеження було розраховано час простою на зупинних пунктах, пасажирообмін зупинок в кожному рейсі, середня довжина поїздки пасажирів, коефіцієнт використання пасажиромісткості, коефіцієнт змінюваності та інші необхідні показники.

Аналіз отриманих результатів показав, що, найбільший ступінь впливу на зміну часу простою транспортних засобів на зупинних пунктах надають коефіцієнт заповнення салону, кількість зупинних пунктів маршруту, номінальна місткість автобуса, коефіцієнт змінюваності пасажирів.

Література

1. Ефремов И.С. Теория городских пассажирских перевозок / И.С. Ефремов, В.М. Кобозев, В.А. Юдин В.А. – М.: Высш. школа, 1980. – 535 с.
2. Пассажирские автомобильные перевозки / Афанасьев Л.Л., Воркут А.И., Дьяков А.Б., Миротин Л.Б., Островский Н.Б. – М.: Транспорт, 1986. – 220 с.
3. Эткин Д.М. О влиянии некоторых конструктивных параметров городских автобусов на время их простоя на остановках / Д.М. Эткин, А.С. Резников // Сборник трудов НАМИ. – 1978. – Вып.166. – С. 28–32.
4. Васильченко А.И. Моделирование посадки и высадки пассажиров на городском транспорте / А.И. Васильченко // Методы оптимального планирования и управления в городском хозяйстве (пассажирский транспорт). – Владивосток: ИАПУ ДВНЦ АН СССР, 1976. – С. 132–142.