

3) Розробка технологічних схем доставки. Управління міськими вантажними перевезеннями з використання міського пасажирського транспорту, доцільно проводити з використанням досвіду вантажних (автомобільних, залізничних та ін.) і пасажирських перевезень.

4) Оцінка економічних результатів включає зовнішньої та внутрішньої сторін проекту.

Результатами подальших дослідження може бути проведення детальних маркетингових досліджень, виявлення попиту на такі послуги, технічного аналізу міського транспортного засобу для розміщення вантажу всередині трамваю, тролейбусу або автобусу, можливих способів використання навантажувачів в них, можливості для модернізації міського громадського транспорту для здійснення вантажних перевезень тощо.

## **ОЦІНКА ЯКОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ МІСЬКОГО МАРШРУТНОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ**

*Мозглякова В.Г.*

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

Задоволення потреб населення міста у пересуваннях є основним завданням системи міського пасажирського транспорту. Останній у свою чергу має не тільки виконувати свою роботу, але й робити це якісно, тому оцінка рівня транспортного обслуговування має проводитись своєчасно. Під якістю надання транспортної послуги у цьому випадку розуміється сукупність властивостей перевізного процесу та системи перевезень пасажирів, що зумовлюють відповідність їх нормативним вимогам.

Сучасний рівень транспортного обслуговування до теперішнього часу залишається недостатнім як в кількісному, так і в якісному відношенні. Цю проблему можна вважати актуальною, тим більше, що якість роботи міського пасажирського транспорту оцінюється значною кількістю методів, а результати дослідження дають змогу скласти уявлення про сучасний стан роботи міського пасажирського транспорту та виробляти пропозиції щодо його удосконалення.

Рівень транспортного обслуговування може бути оцінений через якість транспортної послуги, яка являє собою здатність послуги найкращим чином задовольняти потреби пасажирів у пересуваннях. Узагальнена оцінка якості обов'язково має включати низку одиничних показників. До одиничних показників, що враховують при визначенні якості послуг міського маршрутного пасажирського транспорту відносять такі: витрати часу на пересування, ступінь заповнення транспорт-

ного засобу, регулярність руху, швидкість сполучення, рівень безпеки руху тощо.

До недоліків існуючих методів оцінки якості транспортної послуги слід віднести, що вони не достатньо чітко встановлюють градацію умов рівня транспортного обслуговування та не повною мірою враховують взаємообумовленість окремих одиничних показників якості.

## **ВИБІР ПАСАЖИРОМІСТКОСТІ АВТОБУСІВ З УРАХУВАННЯМ ДИНАМІКИ ПАСАЖИРОПОТОКІВ У ЧАСІ**

***Полковніков В.В.***

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

Вибір пасажиромісткості автобусів є одним з найважливіших завдань, що має вирішуватись на етапі планування перевізного процесу. Аналіз альтернативних варіантів рішень слід виконувати з урахуванням інтересів як перевізника, так і пасажирів. Рішення, що приймається мають забезпечувати компроміс між інтересами зацікавлених сторін. Засобом, що дає змогу розглядати можливі наслідки рішень, проводити їх порівняльний аналіз та обирати найкраще відповідно до обраного критерію є метод математичної оптимізації. Зазвичай, як критерій оптимальності застосовують загальні витрати пасажирів та перевізника.

Основним показником, що враховується при ухваленні рішення є потужність пасажиропотоку. Зазвичай, вибір пасажиромісткості автобусів виконують із застосуванням статичних моделей та орієнтуються на період найбільш інтенсивного попиту на перевезення (ранкова година пік). Проте пасажиропотік є змінною величиною, що має коливання протягом часу роботи маршруту.

Орієнтація тільки на один період хоча й спрощує постановку завдання, проте не сприяє знаходженню рішення, що забезпечить ефективне використання транспортних засобів та прийнятний рівень обслуговування в інші періоди роботи маршруту. Застосування динамічних моделей цього процесу дає змогу розглядати увесь час роботи маршруту. За таких умов мають бути виділені окремі періоди стаціонарності пасажиропотоку. Кількість таких періодів зумовлена динамікою пасажиропотоку у часі.