6. Митну декларацію;
7. Посвідчення на транспортний засіб.

Також слід відмітити, що згідно діючого закону України 8487/8488 «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо оподаткування акцизним податком легкових транспортних засобів» – чим старше машина і чим більше у неї об'єм двигуна, тим більше акцизний збір за неї потрібно буде сплатити.

Слід зауважити, що навіть при наявності добросовісних фірм-посередників, обізнаності в законодавстві, наявності усього переліку документів та навіть необхідних кліматичних умов для доставки автомобілів із США в Україну основною проблемою покупців відсутність можливості впливу на процес доставки автомобіля.

Витрати часу та фінансові витрати можуть бути понесені на таких етапах, як доставка авто в порт відправлення, навантаження та розвантаження контейнера, навантаження та розвантаження контейнера з судна, безпосередня доставка автомобіля, оформлення відповідних документів та сплата податків, доставка автомобіля до кінцевого місця призначення. Також до фінансових витрат слід віднести витрати на відновлення та ремонт автомобіля. Але вони залежать тільки від того, з якими пошкодженнями було придбано автомобіль. У середньому доставка автомобіля із США в Україну займає від 6 до 10 тижнів. Сказати заздалегідь точну вартість транспортування автомобіля з США неможливо. Однак приблизні ціни на витрати складають близько двох тисяч доларів США.

Щоб підсумувати вище зазначене необхідно зауважити, що основною проблемою покупців при доставці автомобілів із США в Україну залишається мінімізація витрат. І щоб розробити раціональну транспортно-технологічну схему доставки необхідно розуміти усі процеси, які при ній відбуваються, а також враховувати взаємодію різних видів транспорту.

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ПОТОКАМИ НА МОСКОВСЬКОМУ ПРОСПЕКТІ МІСТА ХАРКОВА

Кулікова М.Е.
Науковий керівник – ***Колій О.С., канд. тех. наук, доцент***
(Харківський національний автомобільно-дорожній університет)

Для розв'язку завдання підвищення пропускної здатності вулично-дорожньої мережі (ВДМ) міста можна виділити два основні підходи: внесення інфраструктурних змін і регулювання дорожнього

руху. Перший варіант припускає більші капіталовкладення й, як результат, не завжди може бути застосованим на практиці, зокрема, для середніх і великих міст, чий бюджет обмежений. У ситуації, коли внесення інфраструктурних змін в ВДМ необхідно, встає завдання адекватного розвитку існуючої дорожньо-транспортної інфраструктури міста. Коли внесення інфраструктурних змін передчасно, тобто ще не отриманий максимальний ефект від засобів регулювання дорожнього руху в існуючій ВДМ, то керування рухом транспорту можна здійснювати як за допомогою автоматизованих систем керування дорожнім рухом, так і використовуючи математичні моделі транспортних потоків.

Існуючі сьогодні математичні моделі опису транспортних потоків на мікрорівні не враховують багатьох особливостей руху транспортних засобів, тому більш ефективним є використання програмних продуктів для проведення транспортного моделювання, які дозволяє одержувати найбільш наближені до реальності результати моделювання для різних сценаріїв функціонування об’єктів моделювання.

Введення координованого світлофорного регулювання є одним з найбільш ефективних рішень організації дорожнього руху. До основних переваг впровадження координованого світлофорного регулювання відносяться: вирівнювання составу транспортних потоків по смугах руху, збільшення пропускної здатності доріг. Також уведення координованого світлофорного регулювання частково вирішує перевищення швидкості рух водіями та як для постійного проїзду на зелене світло необхідно додержуватися визначеної швидкості. Також зменшення простоїв перед світлофорами за рахунок їх координації зменшить час проїзду та дозволить знизити забруднення навколишнього середовища.

В даному дослідженні було розроблено раціональний план координованого керування транспортними потоками на Московському проспекті м. Харкова. Для апробації розробленого плану керування було побудовано імітаційну модель в програмі Vissim. В результаті проведення моделювання в програмі Vissim було встановлено, що при впроваджені зеленої хвилі на Московському проспекті міста Харкова для пріоритетного напрямку до центру економі часу пересування складе 24 % та 16 % в напрямку від центру. При цьому середня довжина черги склала 171,71 м – для існуючої схеми світлофорного регулювання, 163,57 м – для схеми регулювання за принципом зеленої хвилі з пріоритетним напрямком до центру міста, 156,5 м для схеми регулювання за принципом зеленої хвилі з пріоритетним напрямком від центру міста.