

Література:

1. Prasolenko O. et al. Creating safer routing for urban freight transportation // Transportation research procedia. – 2019. – Т. 39. – С. 417-427.
2. Дыбская В. В. Логистика [Текст] / В. В. Дыбская, Е. И. Зайцев, В. И. Сергеев, А. Н. Стерлигова. – М.: Эксмо, 2008. – 944 с.
3. Dolia V., Kush Y., Galkin A. Several logistics chains transportation services approach by single transport company // Journal L'Association 1901 "SEPIKE. – 2014. – Т. 4. – С. 86-90.
4. Горяинов А. Н., Галкин А. С. Алгоритм выбора клиента перевозчиком // Коммунальное хозяйство городов. – 2008. – №. 81. – С. 337-344.
5. Ларіна, Р. Р. Формування та забезпечення надійності регіональних логістичних систем: [монографія] / Р. Р. Ларіна. – Донецьк: Норд-Прес, 2005. – 284 с.
6. Davidich N. et al. Projecting of urban transport infrastructure considering the human factor // Communications-Scientific letters of the University of Zilina. – 2020. – Т. 22. – №. 1. – С. 84-94.
7. Galkin A. Mechanisms for increasing of transportation efficiency using joint service of logistics systems // Archives of Transport. – 2019. – Т. 49. – №. 1. – С. 7-24.

ПРАКТИЧНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ ЩОДО УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ДОРОЖНЬОГО РУХУ НА ПЕРЕХРЕСТІ САЛТІВСЬКЕ ШОСЕ – ВУЛ. АКАДЕМІКА ПАВЛОВА – ВУЛ. СЕМИГРАДСЬКА М. ХАРКОВА

Волков Д. Р., студент 1 курсу, магістр, Навчально-науковий інститут енергетичної, інформаційної та транспортної інфраструктури

Вакуленко К. Є., к.т.н., доцент кафедри Транспортних систем і логістики
Соколова Н. А., асистент кафедри Транспортних систем і логістики

*Харківський національний університет міського господарства
імені О. М. Бекетова*

Дорожній рух у силу сукупності причин, особливо в останні три десятиріччя, супроводжується значними соціальними, економічними й екологічними негативними наслідками. Загальні вимоги до системи організації безпеки дорожнього руху полягають в мінімізації часу на здійснення транспортного процесу за умови дотримання безпеки руху.

Умови руху, особливо в містах, характеризується все зростаючою складністю. Висока інтенсивність руху, що збільшується є результатом диспропорції між збільшенням автомобільного парку і мережею автомобільних доріг, що у свою чергу приводить до високої завантаженості транспортної мережі і збільшенню рівня аварійності. Збільшення інтенсивності, зміна структури і швидкісних режимів транспортних потоків пред'являють усе більш жорсткі вимоги до засобів керування та організації дорожнього руху, які повинні забезпечити необхідний рівень ефективності і безпеки руху. Вони можуть бути досягнуті при своєчасному і повному інформуванні учасників руху про зміну умов руху, шляхово-транспортних ситуацій, що в остаточному підсумку дозволить вибрати правильний напрямок і безпечний режим руху [1].

Дорожні умови відіграють велику роль в процесі руху автомобілів в місті. В наш час, коли кількість автомобілів в містах швидко зростає, коли збільшується максимальна швидкість, яку може розвинути сучасний автомобіль, коли поліпшуються динамічні властивості автомобілів, найчастіше постає питання про поліпшення якості доріг. Перетин чи злиття доріг створюють вузли дорожньої мережі, в котрих умови руху значно складніші, ніж на перегонах між ними. Перетин чи злиття автомобільних доріг потребує особливо чіткої організації дорожнього руху – розв’язки транспортних потоків [1].

В умовах бурхливого росту автомобілізації керування транспортними потоками є однією з найважливіших проблем в організації дорожнього руху. При реалізації заходів щодо організації дорожнього руху особлива роль належить впровадженню технічних засобів (рис. 1, рис. 2).

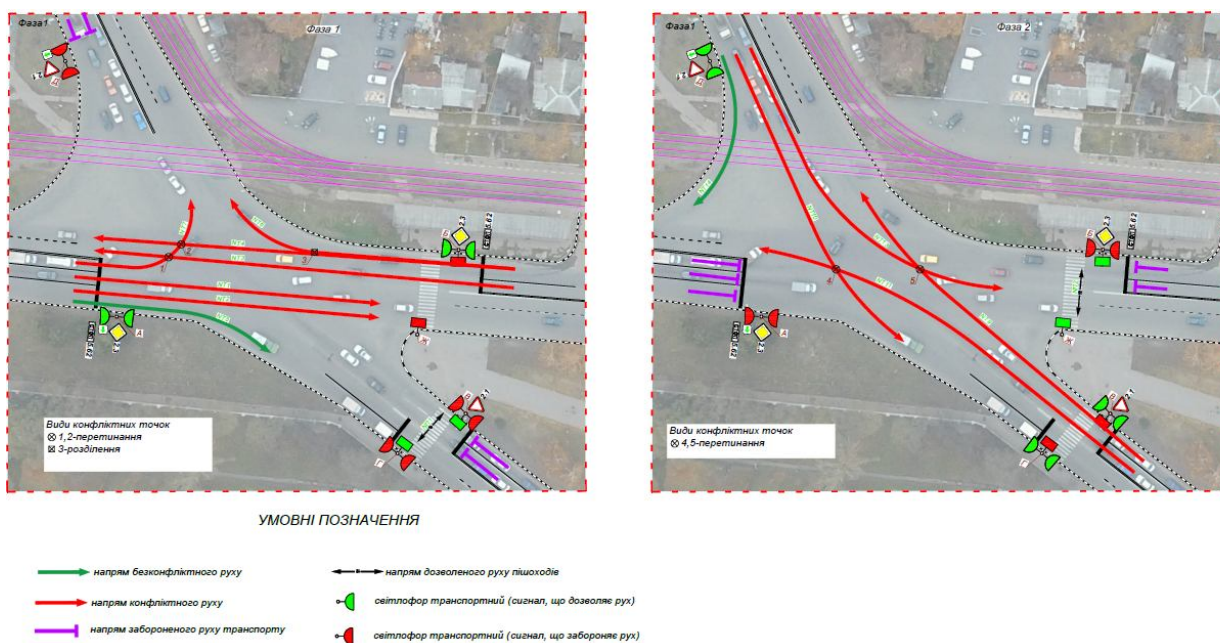


Рис. 1. Існуючі умови організації руху на перехресті

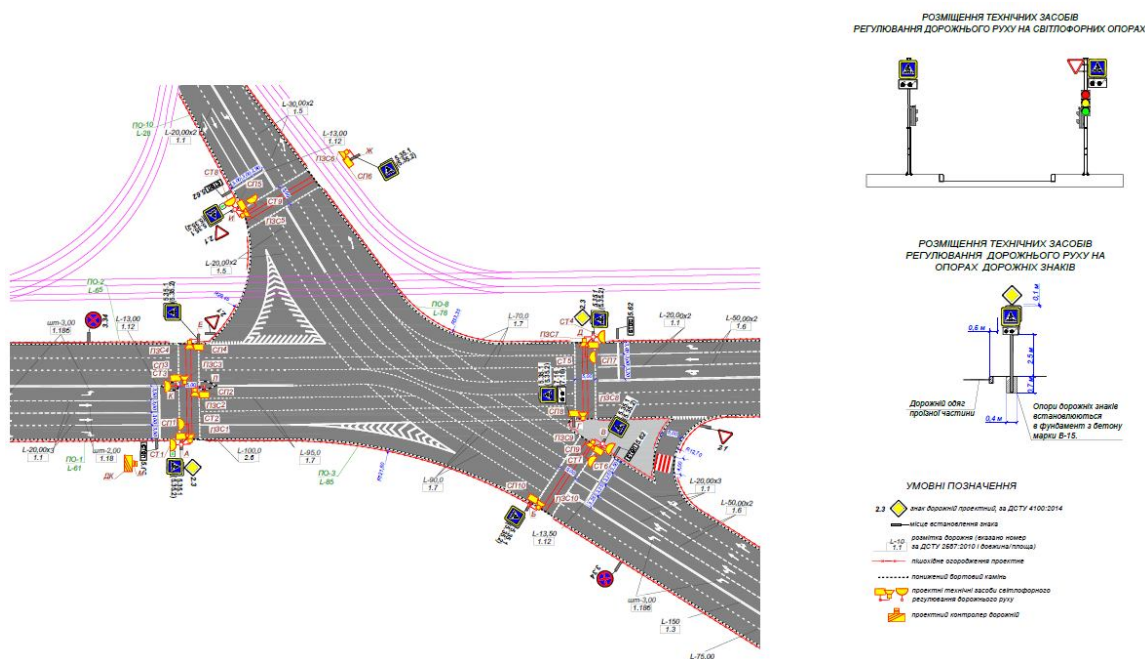


Рис. 2. Рекомендації щодо розміщення технічних засобів на перехресті

Проведено натурні обстеження інтенсивності транспортних і пішохідних потоків на світлофорному об'єкті, з використанням методів визначення характеристик дорожнього руху і параметрів транспортних потоків [1]. Розроблено заходи з удосконалення організації дорожнього руху: схему організації дорожнього руху, схему пофазного роз'їзду, розраховано показники світлофорного регулювання, побудовано циклограму роботи контролера.

Зроблено порівняння ступеня небезпеки та затримок на перехресті існуючої і запропонованої схеми організації дорожнього руху. Проведено обстеження конфліктних точок та затримок.

Завдяки розробленим проектним рішенням, на перехресні зменшена кількість конфліктних точок та час затримок.

Література:

1. Лобашов О. О. Практикум з дисципліни «Організація дорожнього руху»: [навч. посіб.] / О. О. Лобашов, О. В. Прасолєнко; Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекєтова. – Харків: ХНУМГ ім. О. М. Бекєтова, 2011. – 221 с.

ПРАКТИЧНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ ЩОДО УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ ТРАНСПОРТНО- ЕКСПЕДИЦІЙНОЮ КОМПАНІЄЮ

Грекова А. В., студент 1 курсу, магістр, Навчально-науковий інститут енергетичної, інформаційної та транспортної інфраструктури

Вакулєнко К. Є., к.т.н., доцент кафедри Транспортних систем і логістики

Соколова Н. А., асистент кафедри Транспортних систем і логістики

*Харківський національний університет міського господарства
імені О. М. Бекєтова*

Бізнес у сфері транспорту дає багато переваг як для підприємців та інвесторів, які розглядають можливість отримання прибутку, так і для розвитку України шляхом наповнення бюджету податками, поліпшення торговельно-економічних відносин з міжнародними партнерами та країнами взагалі, збільшення потенціалу розвитку транспортної інфраструктури та інше.

Вигідне географічне положення країни забезпечує умови для створення сильного транспортного сектору, але, на жаль, його стан залишається на низькому рівні і забезпечує лише базові потреби країни у вантажних перевезеннях. Позитивною тенденцією є постійний розвиток та модернізація транспортної галузі, що збільшує попит на підприємства у галузі транспорту.

Транспортно-експедиційна компанія займається підприємницькою діяльністю, що пропонує організацію, контроль забезпечення перевезень всіх видів вантажів по в межах України та в міжнародному сполученні, в напрямках – експорт, імпорт, транзит.