

лише оплачує вартість транспортної послуги, що надається, а вкладає свої кошти в розвиток транспортної мережі і підвищення якості перевезень пасажирів.

Пасажирський маршрутний транспорт розвивається та вдосконалюється в тісному зв'язку із економічними змінами виробництва й умовами життя людей. Чим вище рівень розвитку суспільства, тим більше виникає потреба в переміщенні людей.

Автотранспортні підприємства повинні розуміти, що пасажир голосує гривнею за ту чи іншу послугу. Надасть перевагу пасажир при здійсненні приміської чи міжміської поїздки автобусному сполученню чи залізничному залежить від ряду факторів:

- часу відправлення в рейс рухомого складу;
- вартості квитка;
- часу рейсу;
- місця знаходження начального і кінцевого зупиночних пунктів;
- можливості виконання безпересадочної поїздки;
- зручності здійснення посадки;
- комфортності проїзду по маршруту;
- інших додаткових послуг, що включені у вартість квитка.

З метою залучення пасажирів до користування послугами автобусних маршрутних перевезень в міжміському напрямку необхідно проводити заходи по підвищенню якості транспортного обслуговування. В рамках таких кроків можуть розглядатися: коригування існуючих графіків роботи автобусів на маршруті; обрання більш комфортного автобусного парку; перегляд режимів руху транспортних засобів за маршрутом; надання додаткових супутніх послуг і т.ін.

УДК 656.025.2

ЩОДО ЗАКОНОМІРНОСТЕЙ ДАЛЬНОСТІ ПІШОГО ПІДХОДУ ПРИ СКОЄНІ ПЕРЕСУВАНЬ ГРОМАДСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ

Коваленко А.П., Денисенко О.В., к.т.н.

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

REGULARITIES OF WALKING DISTANCE IN TRAVELING PASSENGERS BY PUBLIC TRANSPORT

Kovalenko A.P., Denysenko O.V.

Kharkiv National Automobile and Highway University

Переміщення людей у громадському просторі, пов'язані з їх виробничими та культурно-побутовими потребами, які виконуються протягом дня, починаються або закінчуються в жилих будинках, на робочих місцях підприємств, в магазинах, навчальних закладах і т.і. Всі ці об'єкти називаються центрами транспортного тягіння та вони зазвичай розташовані не деякій відстані від зупиночних пунктів громадського транспорту, що примушує його користувачів виконувати піші пересування.

Зона пішохідної доступності зупинного пункту оцінюється за прийнятим, максимально допустимим часом підходу до зупинного пункту або відстанню, яку проходить пішохід за цей час. Час підходу від місця відправлення, в зоні впливу транспортної лінії, до зупинного пункту визначається особливостями забудови прилеглої території. У здебільшого воно складається з часу підходу до транспортної лінії і часу пересування до найближчого зупинного пункту вздовж транспортної лінії.

Розташування зупинних пунктів повинно забезпечувати максимальне транспортне обслуговування території міста за помірно необхідної щільності транспортної мережі. До того ж критерієм співвідношення між ними має бути максимальна ефективність транспортної системи. Ці питання вирішуються на рівні транспортного планування територій та враховуються при розбудові транспортної, житлової, та іншої інфраструктури.

Але особливу увагу викликає питання впливу дальності піших пересувань на вибір маршруту пересування при наявності альтернативних маршрутів в межах вже створеної інфраструктури.

Основними критеріями вибору найбільш вдалого способу реалізації кожного пересування у громадському транспорті є його час та вартість. В цьому сенсі піша частина пересувань суттєво відрізняється від інших, так як вона не супроводжується фінансовими витратами, але є найбільш впливовою частиною пересування з точки зору створення фізичного навантаження на пасажирів.

Обидві особливості викликають неоднозначну ставлення до пішого пересування з боку користувачів громадського транспорту, вивчити яку можливо лише за допомогою статистичного аналізу, оскільки аналітичні моделі досі не в змозі спрогнозувати поведінку людини. Ще одною відмінністю питання впливу дальності піших пересувань на привабливість маршрутів громадського транспорту є те, що в даному випадку будь-який користувач громадського транспорту не в змозі кількісно охарактеризувати власне ставлення до параметрів альтернативного шляху пересування, але кожного дня робить власний вибір, спираючись на одному йому зрозумілу систему оцінок. Тому ставлення пасажирів до параметрів пересування в громадському транспорті взагалі, та пішого підходу окремо, можливо вивчати орієнтуючись на результати багаторазового вибору, тобто частоту використання альтернатив.

Для цього можливо використовувати декілька способів оцінки : моделі дискретного вибору, моделі очікування або спеціальний варіант регресійного аналізу. Кожний з цих способів має власні сфери застосування, але для всіх них важливим є знання закономірностей розподілу дальності пішого підходу, як його основної характеристики як випадкової величини, що має стати першим кроком на шляху досліджень піших пересувань.

УДК 656

АНАЛІЗ ОРГАНІЗАЦІЇ ТА ТЕХНОЛОГІЇ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВЕЛИКОГАБАРИТНИХ ВАНТАЖІВ У МІЖМІСЬКОМУ СПОЛУЧЕННІ

*Гальона І.І., Єфанова В.В.,
Національний транспортний університет*

ANALYZING OF ORGANIZATION AND TECHNOLOGY OF BULKY CARGOS TRANSPORTATION

*Halona I.I., Efanova V.V.
National Transport University*

В роботі наведено: основні техніко-економічні показники діяльності компанії, що займається перевезеннями великогабаритних вантажів, напрямки перевезень вантажів у міському та міжнародному сполученнях. Досліджена динаміка розвитку кількості рухомого складу, а також приведена детальна характеристика рухомого складу.

Метою аналізу є вдосконалення перевезень великогабаритних вантажів.

Для досягнення поставленої мети були вирішені наступні задачі: аналіз виробничої діяльності транспортної компанії; SWOT-аналіз діяльності компанії; вибір автомобіля за показниками енергоефективності; розрахунок техніко-експлуатаційних характеристик автотранспортних засобів; розрахунок витрат на перевезень великогабаритних вантажів.

Негативною тенденцією у досліджуваній галузі є також те, що темпи імпорту машинобудівної продукції значно випереджають темпи експорту, а це негативно впливає на торговельний баланс та збільшує його від'ємне сальдо. Так, частка машинобудівної продукції у загальному імпорті товарів від 28 % у 2010 р. збільшилася до 33 % у 2014 р., а частка експорту за цей період зросла з 14% до 17,2% [1].