

Доступність і якість транспортних перевезень істотно збільшують комерційний потенціал підприємств, покращують рентабельність оптових посередників, підвищують умови функціонування підприємств. Існує інша сторона транспортної галузі, а саме, її функціонування в екологічній сфері. Слід реалізувати певні заходи, які будуть спрямовані на збереження навколишнього середовища.

Економічна ситуація, що склалася в нашій державі вимагає створення нової системи управління вантажопотоками, яка заснована на логістичних принципах і сучасних технологіях переміщення вантажів. Перед транспортними організаціями стоять такі основні завдання: скорочення термінів доставки, поліпшення їх якості, зниження вартості перевезень, створення у транспортній галузі загального інформаційного простору.

Загалом можна зробити висновок, що транспортний комплекс України зобов'язаний інтегруватися у світовій та загальноєвропейській транспортній системі, шляхом розвитку міжнародних транспортних коридорів. Така інтеграція залучить додаткові надходження до бюджету, збільшить інвестиційну активність, дасть змогу залучати іноземний капітал, вдосконалив транспортні технології, покращить логістичну інфраструктуру країни і піднесе економічний розвиток регіонів на новий рівень.

Список посилань

1. Устенко М.О. Основні напрямки розвитку та завдання транспортної логістики [Електронний ресурс] / М.О. Устенко // Глобальні та національні проблеми економіки. – 2015. - №5. – Режим доступу: <http://global-national.in.ua/issue-5-2015/13-vipusk-5-traven-2015-r/792-ustenkom-o-osnovni-napryamki-rozvitku-tazavdannya-transportnoji-logistiki>
2. Транспортно-логістична система України: проблеми та перспективи розвитку / Ю.С.Залознова, Н.В.Трушкіна // Економічний вісник Донбасу. — 2018. — № 3 (53). — С. 113-119. — Бібліогр.: 27 назв. — укр.
3. Основні аспекти стратегії розвитку ПАТ «Укрзалізниця» 2017-2021 роки [електронний ресурс] – Режим доступу: <http://agrec.ua/oprilyudnenoosnovni-aspekti-strategiyi-rozvitku-patukrzalznitsya-na-2017-2021-roki>
4. Маяк М. М. Особливості розвитку ринку вантажних і пасажирських перевезень / М. М. Маяк, П. Б. Прогній, А. Й. Матвійшин, П. В. Попович, О. С. Шевчук, В. М. Островерхов, А. С. Коцур, О.В. Романишин // Сучасні технології в машинобудуванні та транспорті. - 2020. - № 2. - С. 64-71.

УДК 656.051

ВЛИЯНИЕ ГОРОДСКИХ РЕГУЛИРУЕМЫХ ПЕРЕКРЕСТКОВ НА РАСПРЕДЕЛЕНИЕ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ МОТОЦИКЛОВ

Ву Дык Минь, аспирант

Свичинский Станислав Валериевич, к.т.н.

Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет

THE INFLUENCE OF CITY SIGNALIZED INTERSECTIONS ON THE MOTORBIKE SPEED DISTRIBUTION

Vũ Đức Minh,

Stanislav Svichynskyi

Kharkiv National Automobile and Highway University

На сегодня скорость движения (СД) транспортных средств (ТС) является предметом изучения многих ученых в сфере транспорта. Изучается она в основном на уровне средних значений при том, что является случайной величиной, колебания которой самым существенным образом влияют на комфорт поездки пассажиров и расходную часть транспортных передвижений.

Основные наработки по оценке закона распределения (ЗР) скорости движения ТС носят экспериментальный характер и относятся к условиям достаточно свободного движения на междугородных автомобильных дорогах (АД) [1]. В таком случае практически

единственным ограничением на скорость является установленная местными правилами дорожного движения или локальными дорожными знаками максимально разрешенная скорость на исследуемом участке. Дополнительные ограничения, вызванные такими причинами как рельеф местности, повороты автодороги, условия видимости и другие осложнения процесса движения ТС практически всегда нивелируются выбором соответствующих участка АД и времени проведения наблюдений. При этом вопрос о распределении СД ТС в условиях более жестких ограничений скорости, которые возникают обычно в городах и могут быть вызваны плотным трафиком, перекрестками, светофорным регулированием и другими причинами, – остается открытым.

Из-за достаточно большой доли транспортного спроса, который в городах Вьетнама и других стран Восточной Азии реализуется с использованием мотоциклов, было принято решение о проведении обследования СД именно двухколесных моторизованных транспортных средств. Как объект исследования был избран перекресток улиц Cát Linh, An Trách и Trính Hoàі Đức в столице Вьетнама – Ханое. Наблюдение за движением двухколесных ТС на нем – мотоциклов, скутеров, мопедов, мотороллеров (далее – мотоциклов) – было проведено 10 декабря 2018 года, с 9:00 до 11:00, рис. 1.

Длительность светофорного цикла на перекрестке составляет 95 с, из которых 80 с длится основной такт для избранного подъезда со стороны улицы Cát Linh. Для измерения скорости проезда делалась оценка времени проезда дистанции, равной габариту мотоциклов, через поперечное сечение дороги на расстоянии 1,5 м перед стоп-линией, табл. 1. Это позволило учесть время ожидания разрешающего сигнала светофора в скорости движения мотоцикла (в случаях подъезда к перекрестку на запрещающий сигнал), который является обязательным условием при оценке влияния регулируемого перекрестка на СД.

Собранные данные о движении 300 мотоциклистов позволили подобрать распределения, наиболее пригодные для описания эмпирического ряда скоростей, – ими оказались гамма и нормальное распределения, рис. 2.



Рис. 1 – Участок улицы Cát Linh, избранная для проведения наблюдений за движением мотоциклов

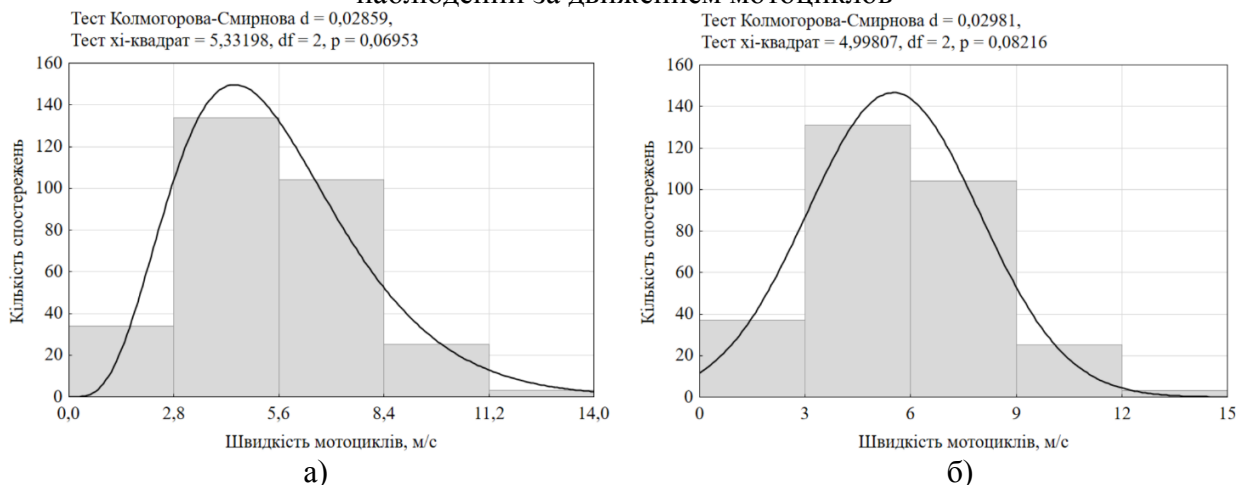


Рис. 2 – Распределения, пригодные для описания СД мотоциклов: а) гамма-распределение; б) нормальное распределение

Таблица 1 – Статистическая характеристика значений скорости движения мотоциклов перед стоп-линией перекрестка

Характеристика выборки	Значение
Математическое ожидание скорости, м/с	5,505
Стандартное отклонение скорости, м/с	2,448
Параметр масштаба гамма-распределения	1,089
Параметр формы гамма-распределения	5,055

Полученная информация является основой для повышения точности оценок объема выбросов вредных веществ в атмосферный воздух [2], времени поездки в городских сетях и шума ускорения.

Список ссылок

1. Patel C. Spot speed study at A.V. road / Patel C., Sharma J., Solanki J., Thakkar C., Prajapati N., Naik S // International Journal of Advance Research and Innovative Ideas in Education. – 2018. – vol. 4(2). – pp. 3207–3209.

2. Говорущенко Н.Я. Системотехника автомобильного транспорта (расчетные методы исследований) : монография / Н.Я. Говорущенко. - Харьков: ХНАДУ, 2011. – 292 с.

УДК 656

МІЖМІСЬКІ ПАСАЖИРСЬКІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Чушко Т.О., студент 4 курсу групи 43ТТп

*Бережна Н.Г., к.т.н., доц. кафедри транспортних технологій і логістики
Харківський національний технічний університет сільського господарства
імені Петра Василенка*

INTERCITY PASSENGER TRANSPORTATION

Chishko T.O., student 4 courses 43TTp

*Kharkiv Petro Vasilenko National Technical University of Agriculture
Berezhnaja N.G., Ph.D., Assoc. Department of Transport Technologies and Logistics, Kharkiv
Petro Vasilenko National Technical University of Agriculture*

На якість життя людини великий вплив має транспортне обслуговування. Наявність можливості безперешкодного переміщення між будь-якими населеними пунктами: областями, містами, районами, селищами – впливає на економічний, культурний, соціальний, духовний розвиток окремої особистості й країни в цілому.

Людина плануючи свою занятість в першу чергу зважає можливість добратися в необхідний пункт. Основними критеріями при цьому виступають: доступність отримання транспортної послуги з точки зору територіального, фінансового, надійного, якісного та вчасного чинників. Перераховані показники забезпечуються раціональним плануванням маршрутів та підбором транспортних засобів.

На ефективність організації міжміських пасажирських перевезень впливає ряд факторів: наявний та прогнозований пасажиропотік, його нерівномірність по годинах доби, дням тижня, місяцям та напрямкам. Своєчасність та якість обслуговування пасажирів – є актуальною задачею кожного перевізника. Раціональне обрання маршруту руху, марки транспортного засобу, складання відповідного до потреби пасажирів розкладу руху – забезпечують рентабельність роботи автотранспортного підприємства (автоперевізника).

З метою вивчення пасажиропотоку, відстеження його зміни за годинами доби, днях тижня, місяцях року та напрямках проводяться обстеження пасажиропотоку як на окремих маршрутах, так і на усій маршрутній мережі.

Основними методами обстеження пасажиропотоку є:

- табличний;
- обліковий;