

Выделялись три режима конфликтного взаимодействия: межфазный конфликт «транзитный транспорт–пешеход», когда происходит передача приоритета на движение от транспортных к пешеходным потокам и наоборот), внутрифазный (конфликт «поворотный транспорт–пешеход», когда в одной фазе может осуществляться конфликтное движение лево- и правоповоротных транспортных потоков с пешеходами, переходящими проезжую часть по пешеходному переходу на разрешающий сигнал светофора) и нерегулируемый (когда светофорный объект работает в режиме «желтое мигание» или светофорная сигнализация выключена – в этом случае допустимы конфликты «транзитный транспорт–пешеход» и «поворотный транспорт–пешеход»).

Также в процессе исследования конфликты разделялись не только на вышеприведенные типы, но и виды, а именно: «правоповоротный транспорт–ближний пешеход» (по отношению к границе пешеходного перехода), «правоповоротный транспорт–дальний пешеход», «левоповоротный транспорт–вошедший пешеход» (по отношению к направлению движения пешехода по пешеходному переходу – движется на встречу автомобилю), «левоповоротный транспорт–завершающий пешеход» (движется спиной к поворачивающему автомобилю), причем все виды конфликтов разделялись по месту расположения пешеходных переходов относительно входов и выходов на перекресток по ходу движения автомобиля (например, ближний – на входе в перекресток, и дальний – на выезде с перекрестка пешеходные переходы).

По результатам исследования получены данные по аварийности на исследуемых 213 перекрестках, а также по числу конфликтных ситуаций отдельно по детальным видам конфликтов с учетом степени тяжести (они разделены на легкие конфликтные ситуации, а также на тяжелые конфликты и конфликты средней тяжести).

УДК 656.13.02

### **Анализ эффективности организации автомобильных перевозок**

Алексеев В.Г., Попов М.В.

Восточноукраинский национальный университет  
имени Владимира Даля (г. Луганск, Украина)

Анализируя такие важнейшие показатели как эффективность и результативность транспортной работы, перевозчики все чаще стали обращаться к международному опыту.

Благодаря своему геостратегическому расположению Украина может быть выгодным мостом для транзитных перевозок грузов между государ-

ствами Европы, Азии и Ближнего Востока, что, безусловно, приведет к росту товарообменных операций между сотрудничающими странами.

Географию международных автоперевозок, осуществляемых украинскими операторами в 2009 году, значительно усугубило экономическое положение в стране. Грузопотоки массово переориентировались с европейского на восточное и юго-восточное направления, что обусловлено более высокими тарифными ставками на восточном направлении, чем на западном и создание Европой жестких барьеров для въезда авто, не отвечающих ее экологическим требованиям.

Резервом повышения эффективности являются: сокращение количества потерь при объединении мелких перевозчиков в группы внутри страны, внедрение передовых технологий перевозочного процесса, развитие терминальных систем и транспортно-экспедиционных услуг, навигационных технологий в управлении автомобильным транспортом.

Немаловажным фактором повышения результативности является автоматизация процессов логистической цепи, которая обеспечивает высокую скорость прохождения грузов и минимизацию издержек, связанных с обработкой грузов. Возможность автоматизации работы с товарами нескольких владельцев, поддержка учета и автоматизации внутрискладских и межскладских трансферов, квотирование складских операций - это, действительно, ключевое преимущество получаемых результатов.

УДК 629.113

### **Определение площади придорожных автосервисных предприятий для обслуживания автопоездов**

Кравченко А.П., Дуда Д.В.

Восточноукраинский национальный университет  
имени Владимира Даля (г. Луганск, Украина)

В Украине работает около 5000 станций технического обслуживания от полулегальных «ремзон» до фирменных технических центров, которые принадлежат официальным дилерам. При этом отсутствует сегмент придорожных универсальных сервисов - многопрофильных станций, которые готовы быстро и качественно обслужить автомобиль любой марки и любого размера в соответствии с требованиями завода-изготовителя.

Проведенное специалистами консалтинговой компании Advising Vibeau исследование для "легкового автосервиса" показало, что при площади равной 500 - 900 кв.м., возможно фактически избежать простоев оборудования и эффективно использовать производственные помещения