

Критерием оптимальности в транспортной задаче могут выступать транспортная работа, затраты времени на доставку или стоимость перевозок.

На последующем этапе определяют, по каким маршрутам – маятниковым или развозочным – будут осуществляться перевозки. Далее проверяется условие: используется ли при перевозке груза схема “один к одному”. Если условие не выполняется, то перевозка осуществляется по схеме “один к многим”, которая требует решения задачи маршрутизации. На последней фазе алгоритма определяется соотношение смоделированных изменений времени нахождения автомобилей в рейсе с требованиями клиентов по срокам доставки грузов.

Таким образом, предлагаемая иерархия моделей позволяет реализовать единый подход к формализации методов решения задач управления в транспортной логистике.

*\*Работа выполнена под руководством Кравченко А.П.*

УДК 65.012.34(045)

### **Перспективы развития региональной транспортной системы Луганской области**

Кравченко А.П., Медведев Е.П.  
Восточноукраинский национальный университет  
имени Владимира Даля (г. Луганск, Украина)

Геополитическое положение позволяет использовать её для транзитных (или) международных перевозок со странами дальнего и ближнего зарубежья.

Выгодное географическое расположение, близость источников сырья и рынков сбыта продукции, развитая сеть транспортных коммуникаций, высокая плотность населения дают области преимущества перед другими регионами страны. Примером этого является прохождение через её территорию Европейских маршрутов Е50 (Париж – Прага – Брно – Ужгород – Мукачево – Хмельницкий – Умань – Днепропетровск – Донецк – Ростов – Армавир) и Е40 (Брюссель – Дрезден – Краков – Львов – Житомир – Киев – Харьков – Луганск – Волгоград). К данным трассам примыкают две украинских автодороги международного значения – М-03 (Киев – Харьков – Луганск – государственная граница с Россией, на Ростов-на-Дону), М-04 (Знаменка – Луганск – государственная граница с Россией, на Волгоград).

В области функционирует 12 международных пограничных автомобильных пунктов пропуска, обслуживающих транзитные грузопотоки, ко-

торые следуют в Российскую Федерацию, страны Северного Кавказа, а также в прикаспийский регион, Среднюю Азию, Китай, Индию и – в обратном направлении.

Рассматривая особенности транспортной системы Луганской области, с точки зрения увеличения пропускной способности транспортных средств возникает необходимость создания региональных логистических центров по управлению транзитными перевозками, имеющего в своём подчинении диагностические комплексы для диагностирования автотранспортных средств, их обслуживания и ремонта, обеспечения отдыха водителей на пунктах перехода.

Совершенствование региональной транспортной системы обеспечит высокий уровень развития логистического сервиса и транспортно-логистической инфраструктуры области.