

ния снижается, а продолжительность самой поездки увеличивается. Оптимальная длина перегона, которая обеспечивает минимальные затраты времени на передвижение, находится в пределах 0,4–0,5 км. Целесообразные расстояния между остановочными пунктами выбирают после тщательного изучения пассажирооборота и реальных возможностей с учетом планирования уличной сети города и системы организации перевозок. Существующие методы оптимизации длины перегона определяют оптимальную длину перегона при учете следующих ограничений: техническая скорость, время стоянки городского пассажирского транспорта на остановочном пункте и интервал движения транспортных средств – постоянные величины. Однако более целесообразно определять длину перегона, обеспечивающую минимальные затраты времени пассажиров на передвижение, без учета этих ограничений.

УДК 656

### Диагностирование работы транспорта в логистической системе

Горяинов А.Н.

Харьковская национальная академия городского хозяйства

Согласно мировым тенденциям в экономике, специализация на рынке товаров становится все более ярко выраженной. Производители постоянно в поиске новых видов товаров, что отражается на характеристиках материальных потоков в логистических системах. Также увеличивается количество потребителей продукции (количество жителей на Земле увеличивается). Все это приводит к еще большему усложнению самих логистических систем и, соответственно, усложняются процедуры управления такими системами. Одной из подсистем логистической системы является транспортная подсистема. Существующий подход к планированию и организации работой транспорта основывается на рассмотрении отдельно взятого транспортного предприятия либо же на рассмотрении территориально ограниченной системы с одним или несколькими видами транспорта. При этом недостаточно изученным остается вопрос интеграции такого подхода с логистическим подходом. Ситуация такова, что происходит наложение так называемых логистических систем и транспортных систем. Ввиду того, что логистическая система – это экономическая система (с позиций макроуровня) и объектом выступает поток (материальный), а транспортная система – это технико-технологическая система, и объектом, зачастую тоже выступает поток (транспортный), можно говорить о своего рода общем начале таких систем. Это становится более очевидным, если рассматривать логистическую систему с позиций среднего или микроуровня – как

технологическую и частично техническую системы. Осознавая сложность логистических систем – наличие различных подсистем, которые в свою очередь являются сложными системами, необходимо разрабатывать новые методы, которые позволили бы более эффективно оценивать состояние отдельных логистических систем. Также в будущем – как закономерный этап развития систем – потребуются ранжирование существующих логистических систем с последующим отбором тех или иных для оптимизации функционирования отдельных экономических регионов или определении перспектив развития таких регионов.

В качестве подхода к изучению работы транспорта в логистической системе перспективным видится подход, основанный на диагностических методах. Сейчас данные методы широко используются в технических и медицинских системах. Все больше начинают их использовать в экономических системах. Остаются недостаточно изученными диагностические методы при анализе транспортно-технологических систем, к которым можно отнести транспортную подсистему логистической системы. Изучение опыта использования диагностических методов в различных сферах деятельности человека (других системах) позволит синтезировать методы для решения проблем работы транспорта.

УДК 656.132.072

### **Проблемы перевозок пассажиров в центре города Луганска и возможные пути их решения**

Кравченко А.П., Боженко Д.В.

Восточнoукраинский национальный университет имени Владимира Дала

Пассажирский транспорт в крупных городах занимает особое место в силу того, что он обеспечивает жизнедеятельность и эффективность функционирования всей агломерации. Рост количества личных автомобилей и городского транспорта общего пользования привело к частому возникновению заторов на дорогах Луганска не только в часы «пик», но и в межпиковое время. Это в свою очередь приводит к росту количества вредных веществ в городской атмосфере и увеличения уровня шума. Особенно острой эта проблема сложилась для центральной части города, значительно перегруженной транспортом.

Для решения данной проблемы научными методами необходима разносторонняя и объективная информация (о потоках транспорта по видам и объёму, их распределение во времени), получаемая в результате комплексных обследований.