

*Біліченко В.В., д.т.н., проф., Добровольський О.Л. к.т.н., доц.,
Степанов В.В., магістрант*

МЕТОДИ МАРШРУТИЗАЦІЇ МІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Ключові слова: *автомобільний транспорт, маршрут, пасажирські перевезення, транспортна система.*

Автомобільний транспорт – одна з найвагоміших складових транспортної системи України. Його частка у перевезенні вантажів транспортом загального користування становить 70 %, пасажирів – 50 %. Автомобільний транспорт є основним споживачем моторних палив нафтового походження.

На сьогоднішній день автомобільний транспорт у цілому задовольняє потреби економіки та населення у перевезеннях, однак за останні роки виникла низка нових проблем, що потребують системного аналізу та вжиття відповідних заходів щодо забезпечення сталого розвитку галузі.

У результаті ринкових трансформацій на ринку автотранспортних послуг з'явилася значна кількість суб'єктів господарювання усіх форм власності. Якщо раніше у галузі функціонували майже тисяча автотранспортних підприємств, то сьогодні господарську діяльність здійснюють понад сто тисяч автомобільних перевізників [1].

За обсягом перевезень провідне місце в містах займає автомобільний транспорт, який у великих містах працює в єдиній системі декількох видів пасажирського транспорту, а в інших містах – є єдиним видом громадського транспорту. Міський транспорт забезпечує регулярний транспортний зв'язок на всій території, що сприяє об'єднанню всіх районів у єдиний міський комплекс.

Системи міського пасажирського транспорту є динамічними системами і являють собою сукупність складних, керованих, багатогалузевих, взаємопов'язаних та взаємодіючих між собою елементів (рис.1) [2].

Для міських автобусних перевезень властиві наявність близько розташованих зупинок, відстань між якими не перевищує 300–500 м, частота руху автобусів в межах 10 хвилин. Перевезення пасажирів відбувається за постійно діючими маршрутами, протяжність яких залежить від розміру території міста та його планування і, як правило, становить від 3 до 20 км. Середня дальність поїздок пасажирів на міських маршрутах залежить від величини міста і складає 3–6 км.

Особливістю міських перевезень є великі добові коливання обсягів перевезення пасажирів. Так, у середніх, великих і найбільших містах у вранішні та вечірні часи «пік», коли здійснюються перевезення населення на роботу і з роботи, за 4–4,5 години перевозиться більше половини добової норми пасажирів. Обсяги перевезення пасажирів коливаються також за днями тижня, місяцями та сезонами року.

На величину обсягів перевезення пасажирів, крім кількості населення міста впливає також його рухливість [2,3]. Рухливістю населення називають кількість поїздок на одного жителя за рік.

На величину рухливості населення впливають розміри території, планування та чисельність населення міста, його адміністративне значення, розташування промислових підприємств та підприємств сфери послуг відносно житлових районів, розташування місць відпочинку тощо.

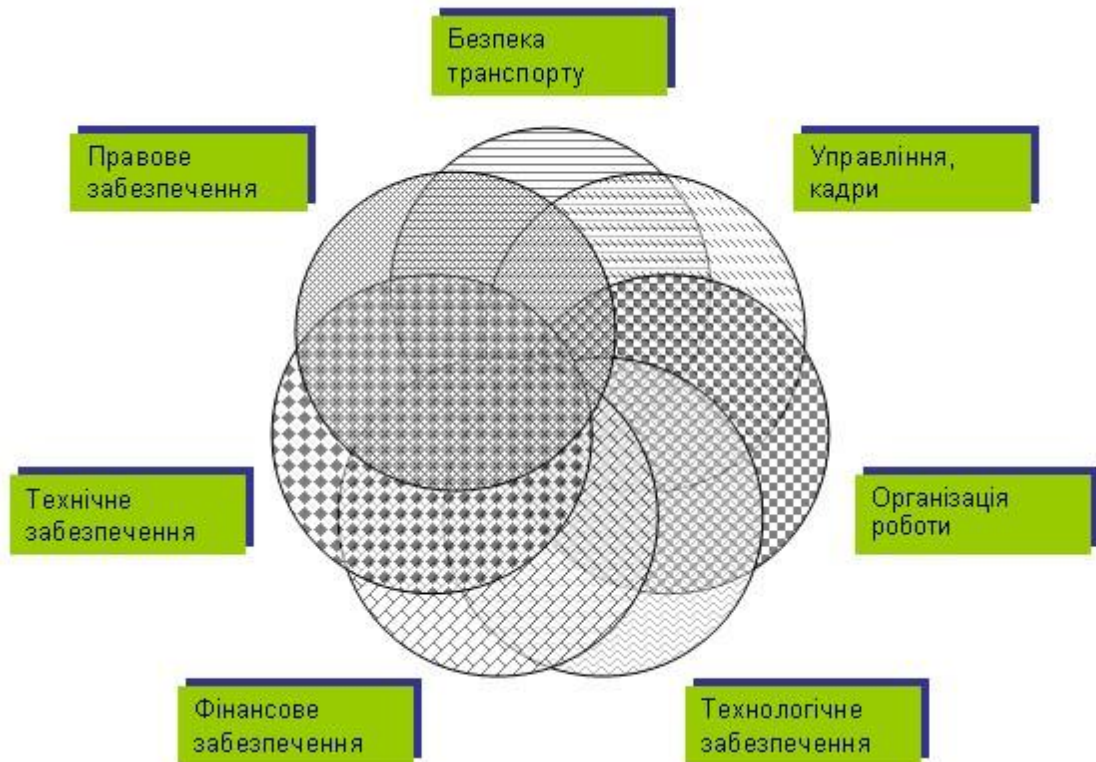


Рис. 1 Взаємозв'язок елементів системи міського пасажирського транспорту

Таким чином теорія пасажирських перевезень, незважаючи на велику актуальність поставлених перед нею задач, до цього часу перебуває в стадії формування. Це пояснюється великою складністю досліджень транспортних проблем, які є глибоко соціальні у своїй основі. Розвиток проблем міських пасажирських перевезень необхідно засновувати на поєднанні різних галузей знань: техніки, економіки, містобудування, соціології, економічної географії, маркетингу та ін.

Список літературних джерел

1. Крейсман Е.А. Удосконалення методики організації автобусних перевезень в транспортній системі міст: Автореф. дис... канд. техн. наук: 05.22.01/Націон. трансп. унів. - К., 2002, 24 с.
2. Гульчак О.Д. Підвищення ефективності міських пасажирських перевезень на основі удосконалення організації руху автобусів: Автореф. дис... канд. техн. наук: 05.22.01/Націон. трансп. унів. - К., 2005, 21 с.
3. Григорчук О.Д. Проблеми і шляхи удосконалення міських автобусних перевезень. //Вісник: Зб. праць Національного транспортного університету та Транспортної академії України. – К., РВВ НТУ, 2002. Вип. 7. – с. 226-228.

Біліченко Віктор Вікторович – д.т.н., професор, завідувач кафедри автомобілів та транспортного менеджменту, Вінницький національний технічний університет.

Добровольський Олександр Леонідович – к.т.н., доцент кафедри автомобілів та транспортного менеджменту, Вінницький національний технічний університет.

Степанов Віктор Володимирович – магістрант кафедри автомобілів та транспортного менеджменту, Вінницький національний технічний університет.