



МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

СХІДНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ імені Володимира Даля

Факультет транспортних систем і логістики

МАТЕРІАЛИ

IV-тої Міжнародної науково-практичної конференції

«ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ І ЛОГІСТИКИ»



<http://ts.snu.edu.ua/conf.html>

КРИМ, Євпаторія 2013

14 – 16 травня, 2013

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Східноукраїнський національний університет імені Володимира Даля

Господарська академія ім. Д. А. Ценова, Свиштов, Болгарія

Силезький технологічний університет, Катовіце, Польща

Далекосхідний державний університет шляхів сполучення, Росія

Білоруський національний технічний університет, Мінськ, Білорусь

Національний авіаційний університет, Київ

Перший український морський інститут, Севастополь

ДП «Євпаторійський морський торговельний порт»

ДВАТ «ЛУГАНСЬКДІПРОШАХТ»

МАТЕРІАЛИ

IV-ої Міжнародної науково-практичної конференції

***«ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ І
ЛОГІСТИКИ»***

Євпаторія

14-16 травня, 2013

$$\frac{dP_1(t)}{dt} = -(\lambda_{10} + \lambda_{12} + \lambda_{18} + \lambda_{19}) \cdot P_1(t) + \lambda_{01} \cdot P_0(t), \quad (5)$$

$$\frac{dP_2(t)}{dt} = -(\lambda_{20} + \lambda_{23} + \lambda_{28} + \lambda_{29}) \cdot P_2(t) + \lambda_{12} \cdot P_1(t), \quad (6)$$

$$\frac{dP_3(t)}{dt} = -(\lambda_{30} + \lambda_{34} + \lambda_{35} + \lambda_{38} + \lambda_{39}) \cdot P_3(t) + \lambda_{23} \cdot P_2(t), \quad (7)$$

$$\frac{dP_4(t)}{dt} = -(\lambda_{40} + \lambda_{45} + \lambda_{46} + \lambda_{48} + \lambda_{49}) \cdot P_4(t) + \lambda_{34} \cdot P_3(t), \quad (8)$$

$$\frac{dP_5(t)}{dt} = -\lambda_{50} \cdot P_5(t) + \lambda_{35} \cdot P_3(t) + \lambda_{45} \cdot P_4(t), \quad (9)$$

$$\frac{dP_6(t)}{dt} = -(\lambda_{60} + \lambda_{67} + \lambda_{69}) \cdot P_6(t) + \lambda_{06} \cdot P_0(t) + \lambda_{46} \cdot P_4(t), \quad (10)$$

$$\frac{dP_7(t)}{dt} = -(\lambda_{70} + \lambda_{79}) \cdot P_7(t) + \lambda_{67} \cdot P_6(t), \quad (11)$$

$$\frac{dP_8(t)}{dt} = -(\lambda_{80} + \lambda_{89}) \cdot P_8(t) + \lambda_{08} \cdot P_0(t) + \lambda_{18} \cdot P_1(t) + \lambda_{28} \cdot P_2(t) + \lambda_{38} \cdot P_3(t) + \lambda_{48} \cdot P_4(t), \quad (12)$$

$$\frac{dP_9(t)}{dt} = -\lambda_{90} \cdot P_9(t) + \lambda_{09} \cdot P_0(t) + \lambda_{19} \cdot P_1(t) + \lambda_{29} \cdot P_2(t) + \lambda_{39} \cdot P_3(t) + \lambda_{49} \cdot P_4(t) + \lambda_{69} \cdot P_6(t) + \lambda_{79} \cdot P_7(t) + \lambda_{89} \cdot P_8(t) \quad (13)$$

Решение уравнений позволит определить вероятности состояний самосвалов, интенсивности переходов и рационально корректировать действующую систему технического обслуживания. Разработанная математическая модель технического обслуживания и ремонта карьерных самосвалов в условиях позволит адаптировать систему мероприятий для конкретного предприятия по критерию минимума затрат на владение.

УДК 656.072

Цимбал С.В., Жмудь М.П.

Вінницький національний технічний університет

МОДЕЛЬ СИСТЕМИ ОБСЛУГОВУВАННЯ ІНВАЛІДІВ МІСЬКИМ ПАСАЖИРСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ

В даний час все більше уваги приділяється проблемі соціальної адаптації інвалідів. У більшості розвинених європейських держав сьогодні відсутнє поняття "інвалід", а застосовується "людина з обмеженими фізичними можливостями" - визначення, що не обмежує права людини, а що відбиває його проблему.

З точки зору пасажера з обмеженими фізичними можливостями, оптимальною буде та поїздка, яка виконана в мінімальний час з максимальним комфортом за прийнятною ціною. Керуючись цим, він вибиратиме один із запропонованих видів транспортного обслуговування:

1. Індивідуальний легковий автомобіль (ефективність використання в конкретних умовах може обмежуватися необладнаною належним чином парковкою або її відсутністю поблизу необхідного об'єкту, до якого прагне пасажир, що збільшить час доставки).

2. Громадський легковий автомобіль-таксі (ефективність використання в конкретних умовах буде обмежена труднощами пошуку автомобіля, обладнаного для перевезення інваліда через малу їх кількість на обслуговуваній території, а також відсутністю поблизу необхідного об'єкту, до якого прагне пасажир, зручної зупинки легкового транспортного засобу, що збільшить час доставки).

3. "Соціальне таксі" - транспортний засіб, зазвичай мікроавтобус, спеціально пристосований для перевезення інваліда, обладнаний автоматичним підйомником у бічних або задніх дверях, для здійснення посадки-висадки (ефективність використання в конкретних умовах може бути обмежена із-за довгого очікування, оскільки заявка на виконання таких перевезень зазвичай береться за один-два дня до передбачуваної поїздки через обмежену кількість таких транспортних засобів).

4. Транспортний засіб громадського транспорту, наступного по маршруту, створеному на основі потреб доставки інвалідів в місця лікування і реабілітації, по яких слідує тільки спеціально обладнані для інвалідів транспортні засоби, зазвичай середньої або великої місткості, за жорстким заздалегідь встановленим розкладом (ефективність використання в конкретних умовах може бути обмежена тривалим підходом до зупинних пунктів таких транспортних засобів, що зупиняються тільки на спеціально обладнаних зупинках, що дозволяють здійснювати посадку-висадку людини в інвалідній колясці, а також необхідністю в деяких випадках здійснювати пересадки, оскільки такі маршрути найчастіше не можуть охопити усю територію міста і незручні при здійсненні ділових поїздок).

5. Транспортний засіб громадського транспорту, наступний по звичайному міському маршруту, на якому працюють і обладнані для інвалідів транспортні засоби (ефективність використання може бути обмежена довгим очікуванням пристосованого рухомого складу через недостатню їх кількість на необхідних маршрутах, проблематичністю їх використання під час пік із-за завантаженості рухомого складу, що перевозить усі категорії пасажирів).

Завдання ж місцевих органів влади запропонувати з усіх можливих варіантів найбільш зручний вид транспортного забезпечення.

Дослідження зарубіжного досвіду організації і управління транспортним забезпеченням показало, що найбільш ефективним для економіки міста є варіант максимальної пристосованості рухомого складу для здійснення перевезень усіх груп населення, у тому числі і мало мобільних, оскільки їх сумарна чисельність (з урахуванням літніх людей, малолітніх дітей, вагітних, дуже огрядних людей, людей, що тимчасово пересуваються за допомогою милиць, тростин) досягає 25-30% від загального пасажиропотоку.

Нині у всьому світі спостерігається тенденція зростання кількості рухомого складу, придатного для обслуговування усіх категорій населення. Рішення проте, що усі нові транспортні засоби мають бути доступними, зумовило це зростання.

Переваги сучасних низькопольних транспортних засобів полягають в тому, що: не треба долати східці при вході і виході; транспортний засіб знаходиться ближче до бордюру; робиться швидкий і безпечний спосіб посадки-висадки пасажирів в інвалідному кріслі; здійснюється безпечно перевезення декількох пасажирів в інвалідному кріслі; ширші двері для вільного входу-виходу пасажирів з обмеженими можливостями здоров'я; легші для читання і сприйняття інформації в електронному вигляді.

Як висновок, слід відмітити, що зростання парку низькопольних пасажирських транспортних засобів дозволить підвищити якість життя усіх без виключення жителів, які користуватимуться комфортабельнішими і безпечнішими транспортними засобами.

УДК 656.025.4

Пономарьова Н.В., Любий Є.В.

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

ШЛЯХИ ЗНИЖЕННЯ ЕНЕРГОЄМНОСТІ ТРАНСПОРТНОГО ПРОЦЕСУ

Відповідно до стратегічних пріоритетів соціально-економічної політики України постає завдання переведення національної економіки на енергозберігаючу модель розвитку, спрямовану на істотне скорочення енергетичної складової в собівартості виробництва й сфери послуг. Проектом Енергетичної стратегії України до 2030 року передбачається доведення показників енергетичної ефективності всіх областей національної економіки, включаючи транспорт, до рівня відповідних показників Європейського Союзу (ЄС) й інших промислово розвинених країн. Комплексна державна програма енергозбереження України визначає пріоритети державної політики в сфері енергозбереження, енергоефективності, використання нетрадиційних джерел енергії.

Транспортний комплекс тісно пов'язано практично з усіма сферами виробництва й соціальної сфери, і тому тенденції розвитку транспорту нерозривні із загальною динамікою економічного розвитку України. З іншого боку, транспорт, як і деякі інші сфери економіки, досі має багато успадкованих від колишнього СРСР проблем, таких як нераціональна структура й висока енергоемність. У цілому транспортний комплекс України використовує понад третини загального споживання нафтопродуктів і 5% загального споживання електроенергії в Україні. При всій розмаїтості умов і специфіки роботи різних сфер транспортного комплексу