

продуктивність залежить від показників транспортного процесу – наприклад, для кільцевих маршрутів продуктивність збільшується при збільшенні таких показників, як: номінальна вантажопід'ємність автомобіля, коефіцієнт використання пробігу автомобіля, коефіцієнт динамічного використання вантажності автомобіля та технічної швидкості автомобіля і зменшується продуктивність при збільшенні такого показника, як час простою автомобіля під навантаженням-розвантаженням. При визначенні собівартості перевезень на кільцевому маршруті - собівартість зменшується, якщо збільшуються значення таких показників, як: номінальна вантажопід'ємність автомобіля, коефіцієнт використання пробігу автомобіля, коефіцієнт динамічного використання вантажності автомобіля та технічної швидкості автомобіля.

### Література

1. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Правил надання послуг з перевезень міським електротранспортом» №386 [від 22 квітня 1997 р.] : Режим доступу <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/386-97-%D0%BF>
2. Криворучко О.Н., Василенко Т.Е. Управление качеством услуг предприятий пассажирского автомобильного транспорта. – Харьков: ХНАДУ, 2006. – 155 с.
3. Система управління якістю. Вимоги. ДСТУ ISO 9001-2001. – Держстандарт України, 2001. – 25 с
4. Кужель В.П. Визначення рівня якості пасажирських перевезень з позиції пасажира / Кужель В.П., Іщенко А.П., Бишко М.О. // Вісник СНУ ім. Володимира Даля. – 2013. – № 15(204), Частина 2. – С. 274 – 278.

Левківський Олександр Анатолійович, аспірант, Державний університет «Житомирська політехніка»; [oleksandrlevkovskiy@gmail.com](mailto:oleksandrlevkovskiy@gmail.com)  
Добровінський Олександр Олександрович, інженер, Державний університет «Житомирська політехніка»; [dobroalex19@gmail.com](mailto:dobroalex19@gmail.com)

## **АНАЛІЗ РОЗТАШУВАННЯ ОБ'ЄКТІВ СЕРВІСУ ВАНТАЖНИХ АВТОМОБІЛІВ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ШЛЯХУ МІЖНАРОДНОГО ЗНАЧЕННЯ М-06 (Е40) В МЕЖАХ ЖИТОМИРСЬКОЇ ОБЛАСТІ**

Вибір місця розташування пунктів технічного сервісу потребує вирішення компромісу між максимально можливим одержуваним прибутком підприємств і витратами суспільнонеобхідної праці, під якими будемо розуміти витрати часу клієнтів в черзі на обслуговування, вартість транспортування несправного автомобіля до авто сервісного підприємства та еколого-економічні збитки від забруднення довкілля автомобілями при їх проходженні на пункт технічного сервісу.

Через Житомирську область проходить автомобільна дорога М-06 європейського маршруту Е40. Загальна протяжність автомобільного шляху становить 821,5 км, зокрема 196 км пролягає через Житомирську область.

Транспортний потік, що проходить по автомагістралі, складає рухомий склад транспортних засобів європейського виробництва і найбільшу частину займають автопоїзди виробників: автомобілі-тягачі Iveco, DAF, MAN, Renault, Volvo, Mercedes-Benz і причіпний склад Schmitz, Kögel, Krone та ін. Виконаний аналіз результатів обстеження показав стабільний потік автопоїздів протягом року [1].

Географія розміщення пунктів технічного сервісу відображає транспортні коридори основних вантажопотоків. Відстань між місцями розміщення пунктів технічного сервісу по можливості забезпечує заданий рівень безвідмовності транспортного потоку на перегоні. У зону обслуговування пунктів технічного сервісу входить від декількох районів міста Житомира до декількох прилеглих областей. Схема мережі пунктів технічного сервісу визначається площею даного регіону, наявністю інших пунктів технічного сервісу, що спеціалізуються на даних автомобілях, і парком обраних автомобілів в даному регіоні.

Вибір можливих пунктів базування підприємств технічного сервісу здійснюється виходячи з умови наявності транзитного потоку. Перевагу доцільно віддавати можливим пунктам базування, в яких не просто є в наявності транзитний потік рухомого складу, а існують перетини або поділиття його. Іншими словами, переважно, щоб можливе місце базування пунктів технічного сервісу було вузловим в транспортно-дорожній мережі області.

Аналіз сервісної інфраструктури автомобільного шляху М-06 (Е40) показав наявність підприємств технічного сервісу, які можуть задовільнити умови описані вище (рисунок 1).

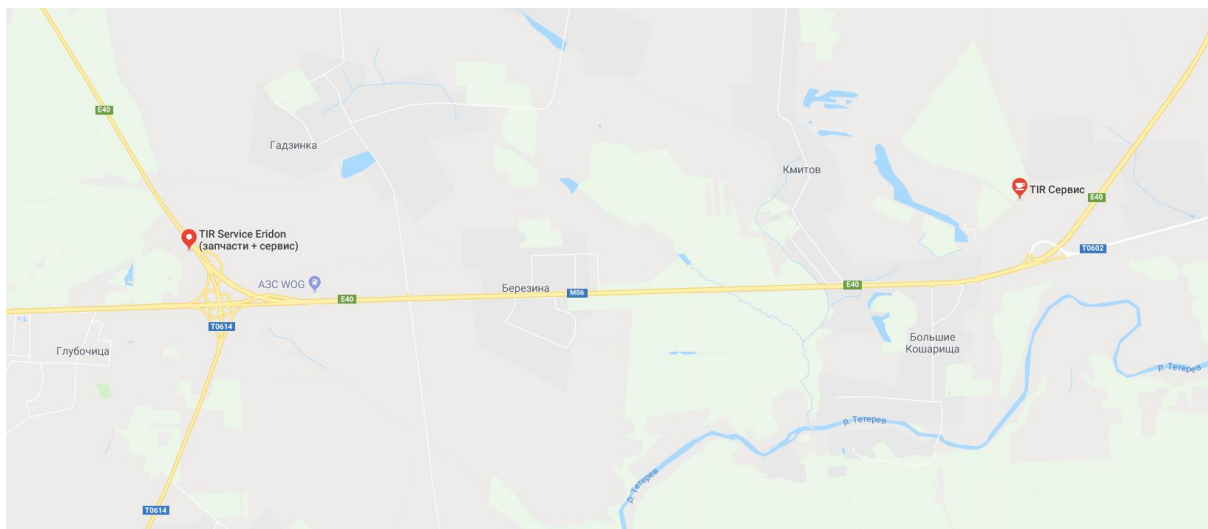


Рисунок 1 – Місця розташування пунктів сервісу транзитних вантажних автомобілів

«TIR Service Eridon» (129 км траси Київ-Чоп) проводить гарантійне та сервісне обслуговування сільськогосподарської техніки. Завдяки своєму

розташуванню на злитті транспортних коридорів, дане підприємство обслуговує та проводить ремонт вантажних автомобілів, які транзитно переміщуються автошляхом М-06, або рухаються автошляхом М-21 (по автошляху Р-18 або через м. Житомир). Поруч розташований паркінг для вантажних автомобілів та кафе.

В селі Великі Кошарища Житомирської області на 121 км траси Київ-Чоп розташований «TIR Сервіс»; на ньому проводиться технічне обслуговування та ремонт вантажного автомобільного транспорту, що рухається автомобільною дорогою М-06 (Е40). Там також знаходиться паркінг для коротко часового відстою рухомого складу та кафе.

Приймаючи до уваги аналіз інфраструктури і транспортного потоку, можна зробити висновок, що система сервісу є не досить розвинутою на ділянці автомагістралі між містами Житомир та Коростишів. Через те, що основним видом діяльності підприємства «TIR Service Eridon» є гарантійне та сервісне обслуговування сільськогосподарської техніки, дане підприємство не може в повному обсязі задовольнити потребу в технічному сервісі вантажних автомобілів. Через це виникла потреба в будівництві станції технічного обслуговування вантажних автомобілів на 127 км автотранспортної магістралі М-06 (Е40).

## Література

1. Кравченко О.П., Рафальський Є.М., Добровінський О.О. Аналіз транспортної інфраструктури на міжнародній автотранспортній магістралі М06 (Е40) / Сучасні технології в машинобудуванні та транспорті. Науковий журнал. №2(9), 2017. Луцьк, ЛНТУ, с. 89-92.

Мармут Игорь Арнольдович, к.т.н., доцент, Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет, [mia2005.62@ukr.net](mailto:mia2005.62@ukr.net)

## ОБЗОР ВАРИАНТОВ ИЗМЕНЕНИЯ КОНСТРУКЦИИ СТЕНДА ПДС-Л

Как известно, основным функциональным показателем инерционного роликового стенда является значение приведенной массы стенда. Проанализируем возможные пути увеличения приведенной массы на примере передвижного стенда ПДС-Л. Цель – получить необходимый момент инерции стенда при минимальном увеличении его веса. Изменять конструкцию стенда необходимо при условии сохранения прежних габаритов. Необходимо также отметить, что увеличение приведенной массы стенда решается по-разному в двух вариантах.

**Вариант 1** – изготовление нового стенда. Увеличить приведенную массу стенда можно разными способами. Рассмотрим несколько из них.