

лагающего разработку и внедрение исследовательских программ с последующей выработкой методологического аппарата для реализации в реальных системах. Среди решений в рамках исследовательских программ по городскому товародвижению можно выделить следующие:

1) разработка четких инструкций, регламентирующих время эксплуатации дорожной сети в том или ином районе, разрешенный тип подвижного состава автотранспорта, места выполнения погрузочно-разгрузочных операций, экологические требования;

2) внедрение информационных систем в систему городского товародвижения (Географические информационные системы, GPS, система логистического согласования и т.д.);

3) создание организации, предназначенной для централизованной координации действий каждого субъекта цепи поставок груза в пределах города;

4) создание городских распределительных центров, которые выполняют операции консолидации груза перед его поставкой в центральные районы города.

Следует отметить, что меры по повышению эффективности транспортных систем в рамках городской логистики предполагают применение системного подхода при рассмотрении и решении проблем.

Городская логистика придает важное значение трем компонентам, тесно связанным с грузопотоком, а именно: экономическому росту, требованиям к концентрации грузопотоков и воздействию на окружающую среду.

## **АНАЛИЗ ВНУТРЕННИХ ПЕРЕВОЗОК МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ "А" НА СБОРОЧНОМ УЧАСТКЕ ЦИСТЕРН**

*Ступак В.В., ГВУЗ «Приазовский государственный технический университет»*

Сборочный цех по изготовлению железнодорожных цистерн представляет собой сложную структуру. Промышленный транспорт занимает одну из главных структур машиностроения.

Для современных машиностроительных заводов массо-

вого и крупносерийного производства характерна организация сквозного транспорта, объединяющего межцеховые и внутрицеховые перемещения при помощи различных средств транспорта. При этом заготовки, детали или узлы с последней технологической операции одного цеха доставляют на рабочие места первой операции другого цеха, исключая промежуточные перегрузки и пролеживания на складах. Понятно, что в этом случае межцеховой транспорт, как и внутрицеховой, непосредственно связан с технологическим процессом производства.

Внешний транспорт не связан с технологическим процессом производства. В его функции входит доставка на заводские склады сырья, топлива, оборудования и т.п. с баз снабжения, железнодорожных станций и пристаней, а также вывоза с территории завода готовой продукции и отходы в пункт передачи их на транспорт общего пользования или непосредственно потребителю.

Очевидно, что внутризаводской транспорт имеет совершенно иную природу, нежели транспорт общего пользования. Перемещения предметов труда от одного рабочего места к другому, из одного цеха в другой или продуктов труда из выпуска цехов на заводской склад готовой продукции не составляют самостоятельного процесса, а являются лишь одним из элементов данного производственного процесса, неразрывно связанным с ним и всецело зависящим от него. Другими словами, основу внутризаводского транспорта составляет техническое разделение труда, ограниченное рамками данного предприятия. Отличие его от транспортного пользования состоит лишь в том, что он не представляет собой самостоятельной отрасли народного хозяйства, так как непереносимое для того условие – наличие обращения предметов труда от одного предприятия к другому или из сферы производства в сферу потребления отсутствует.

Существует несколько систем транспортного обслуживания. Наиболее перспективным является, прежде всего, централизованное обслуживание цехов автомобилями с маршрутной организацией движения, значительно снижает расходы на перевозки по сравнению с децентрализованным обслуживанием. При этом сокращается число автомобилей, выполняющих тот же объем перевозок, ликвидируются простои на погрузочно-разгрузочные операции.

При организации централизованных перевозок необходимо выбрать одну из форм их осуществления. В данном дипломном проекте перевозки будут осуществляться через поставщика, то есть по отправительскому принципу.

Система организации централизованных перевозок должна соответствовать системе диспетчерского руководства.

Основной задачей диспетчерского руководства является обеспечение выполнения установленного плана перевозок грузов при наиболее эффективном использовании подвижного состава.

Диспетчерское руководство перевозками включает в себя:

- приём заявок (заказов) на перевозку грузов;
- разработку маршрутов перевозки грузов;
- определение потребного количества автомобилей оптимальной грузоподъёмности для выполнения заданного объёма перевозок;
- организацию выпуска автомобилей на линию;
- контроль и оперативное руководство на линии;
- организацию приёма автомобилей при возврате с линии;
- первичную обработку путевых листов и анализ выполнения дневного задания;
- заполнение форм диспетчерского учёта и отчётности.

## **ИССЛЕДОВАНИЕ СИСТЕМЫ ПРОЕКТИРОВАНИЯ МАРШРУТОВ В РЕАЛЬНОМ РЕЖИМЕ ВРЕМЕНИ**

*Мнацаканян М.С., ГВУЗ «Приазовский государственный  
технический университет»*

Решение проблемы составления маршрута движения транспортных средств и их расписания в режиме реального времени возможно на основе применения комплекса информационных моделей, учитывающих возможность образования в транспортном процессе так называемых «временных окон».

Современное состояние науки дает представление об отдельных аспектах оценки устойчивости протекания транспортных процессов. Однако эти данные носят моноаспектный харак-