

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-

тер, не интегрированы общей идеей устойчивого протекания транспортных процессов в целом. Это затрудняет адекватную оценку эффективности принимаемых решений при проектировании маршрутов, применении различных средств технологического оснащения. Неопределенность понятия и отсутствие критерияльного аппарата оценки устойчивости транспортных процессов с учетом взаимосвязи их элементов на различных иерархических уровнях тормозит дальнейшее развитие научного знания о путях совершенствования технологий обеспечения эффективности транспортных систем.

В регламентированных условиях деятельности крупных промышленных районов, транспортный процесс, характеризуется как динамичный, происходит временной дрейф их центров, распределений и дисперсий.

Понятие устойчивости функционирования транспортной системы определяется как состояние, при котором в регламентированных условиях транспортного процесса любое изменение факторов в допустимых пределах не приводит к выходу ни одного из показателей и параметров надежности, производственной и экологической вредности и опасности за пределы установленные в нормативно-технической, конструкторской и технологической документации.

Показатель, характеризующий уровень устойчивости транспортных потоков μ выведен из формул определяющих эффективность транспортных систем:

$$\sum_{i=0}^{\infty} w_i V_{3,к,t-1} + U_t = \mu \frac{S_{\text{э}} P_u}{C_{\text{э},u}} \quad (1)$$

где t (часы:минуты) – временной отрезок исследования;

w, мин – вес исследуемого фактора

λ , единиц – интенсивность движения транспортного пото-

ка

U – величина отклонения;

S, P, ед – объемы входящих и исходящих транспортных потоков;

μ - коэффициент устойчивости во взаимодействии участников транспортной системы;

C, грн – величина затрат.

Полученная формула встроена в электронную таблицу построенную на базе программного продукта Excel, являющейся результатом разработанных моделей и проведенных исследований.

Библиографический список

1. О.М. Сергеева, Проблемы составления маршрута движения, Логистика : проблемы и решения №1(1) 2005, Харьков.
- 2.[Электронный ресурс]: Транспорт Украины №10 2009
<http://www.sitc.ua>.

**ИССЛЕДОВАНИЕ РАБОТЫ СИСТЕМЫ
АВТОМАТИЗИРОВАННОГО КОНТРОЛЯ НАД ГРУЗОМ И
ЦЕЛОСТНОСТИ ВАГОНОВ В ДВИЖЕНИИ (АСК ЦВР)**

Труш И. В., *ГВУЗ «Приазовский государственный технический университет»*

Автоматизация таких процессов, как контроль передвижения подвижного состава, учет грузооборота, обеспечение сохранности перевозимых грузов в масштабах отдельных регионов и страны одной из актуальных на сегодняшний день задач.

Специальные комплексы технических средств и программного обеспечения должны обеспечивать:

- автоматизацию учета прибывающих или проходящих через станцию железнодорожных составов;
- автоматизация процессов коммерческого учета перевозимых железнодорожными вагонами грузов;
- оперативное выявление случаев небезопасной перевозки грузов;
- повышение личной безопасности сотрудников, чья деятельность связана с непосредственным осмотром железнодорожных вагонов;
- сокращение времени на коммерческий осмотр вагонов;
- предоставление необходимой информации по претензионной работе.