

моделей диагностирования в рамках систем транспорта приведены в [1, с. 185-186]. Остальные составляющие представленной диагностической модели требуют отдельных исследований. Основой для таких исследований следует принимать технологические процессы на транспорте. Зная классификации транспортных процессов и технологий, можно выделить признаки и недостатки их реализации. Полезной будет работа [3].

Литература:

1. Горяинов, А.Н. Транспортная диагностика. Книга 1: Научные основы транспортной диагностики (диагностический подход в системах транспорта): монография / А.Н. Горяинов. – Харьков: НТМТ, 2014. – 291 с.

2. Федотов, А.В. Основы теории надежности и технической диагностики / А.В. Федотов, Н.Г. Скабкин. – Омск: Изд-во ОмГТУ, 2010. – 64 с.

3. Пустохина, И. Управление цепями поставок: проблемы, их причины и пути решения / И. Пустохина // Логистика. – 2013. – № 10. – С. 35–37.

УДК 656.025.4

Пути снижения энергоемкости транспортного процесса

Любый Е.В., Пономарева Н.В.

Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет

В период всеобщей глобализации дальнейшее развитие экономики страны невозможно представить без хорошо налаженного транспортного обслуживания. Энергосбережение и энергоэффективность приобретают особую актуальность для общего повышения экономической эффективности транспорта, уменьшения его негативное воздействие на окружающую среду, обеспечение высоких социальных стандартов транспортных услуг.

Проектом Энергетической стратегии Украины до 2030 г. предусматривается приведение показателей энергетической эффективности всех областей национальной экономики, включая транспорт, до уровня соответствующих показателей Европейского Союза и других промышленно развитых стран. Комплексная государственная программа энергосбережения Украины определяет приоритеты государственной политики в сфере энергосбережения, энергоэффективности, использования нетрадиционных источников энергии.

Транспортный комплекс тесно связан практически со всеми сферами производства и социальной сферы, и поэтому тенденции развития транспорта неразрывны с общей динамикой экономического развития Украины. С другой стороны, транспорт, как и некоторые другие сферы экономики, до сих пор имеет много унаследованных от бывшего СССР проблем, таких как нерациональная структура и высокая энергоемкость. В

целом транспортный комплекс Украины использует более трети общего потребления нефтепродуктов и 5 % общего потребления электроэнергии в Украине. При всем разнообразии условий и специфики работы различных сфер транспортного комплекса эффективность использования энергетических ресурсов в общем случае является достаточно низкой.

Для снижения энергопотребления на автомобильном транспорте предусматривается осуществление мероприятий по оптимизации дорожного движения, совершенствование структуры автотранспорта через техническое регулирование и введение стимулирующих механизмов экономического характера, использование альтернативных видов топлива, применение энергосберегающих технологий обслуживания и ремонта подвижного состава, а также внедрения организационно-технологических мероприятий, которые позволяют уменьшить энергоемкость предоставления транспортной услуги и, как следствие, максимизировать общую прибыль предприятия.

В области содержания автомобильных дорог главными мероприятиями по повышению энергоэффективности является оптимизация развития дорожного хозяйства с приоритетностью для путей общего пользования, распространением использования новых технологий и материалов при строительстве, ремонте и содержании автодорог, а также снижение энергозатрат в технологических процессах по производству материалов.

УДК 656.13

Время ожидания загрузки транспортного средства

Горбачев П.Ф., Макаричев А.В., Кузло Н.В.

Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет

Ряд работ посвящен изучению параметров, которые оказывают влияние на эффективность автотранспортного предприятия. В [1] среднее расстояние перевозки, нулевой пробег транспортных средств и порожний пробег рассматриваются как основные показатели, снижение значений которых позволит обеспечить экономию средств транспортного предприятия. В [2] впервые время ожидания загрузки транспортного средства выделено в качестве значимого показателя, который влияет на экономические составляющие прибыли предприятия. Проблема простоя автомобиля в ожидании загрузки приобретает особую актуальность при выполнении междугородных перевозок: ведь в большинстве случаев обслуживание заказчиков транспортных услуг имеет разовый характер. Выполнение пустого обратного рейса приводит к значительным убыткам предприятия. Поэтому определение времени ожидания загрузки является важной задачей, решение которой позволит повысить эффективность