**Ковальов Антон Олександрович. Удосконалення технології роботи під'їзних колій незагального користування і вантажних станцій магістрального транспорту : дис... канд. техн. наук: 05.22.20 / Українська держ. академія залізничного транспорту. - Х., 2006.**

|  |  |
| --- | --- |
| |  | | --- | | Ковальов А. О. Удосконалення технології роботи під’їзних колій незагального користування і вантажних станцій магістрального транспорту. – Рукопис  Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата технічних наук за спеціальністю 05.22.20 – „Експлуатація та ремонт засобів транспорту”. – Українська державна академія залізничного транспорту, Харків, 2006.  Дисертація присвячена питанням удосконалення технології роботи під’їзних колій підприємств і станцій примикання.  У роботі проаналізовано існуючі технології роботи під’їзних колій і магістрального транспорту і виявлено, що вони не в повній мірі задовольняють сучасним умовам перевезень. Перехід до нових економічних відносин вимагає переглянути деякі, в значній мірі застарілі, положення керівництва перевізним процесом.  Розроблені та апробовані математичні моделі технології роботи під’їзних колій підприємств і станцій примикання в наскрізному Єдиному технологічному процесі їх роботи. Запропоновані методи визначення раціонального часу знаходження вагонів на підприємстві і методи оптимізації технічного оснащення. | |
| |  | | --- | | У дисертаційній роботі розв’язано наукову задачу удосконалення технології роботи під’їзних колій промислових підприємств і станцій примикання на основі раціонального використання рухомого складу шляхом розробки комплексу моделей, який дозволяє скоротити час знаходження вагонів на технологічних операціях і, як наслідок, прискорити обіг вантажного вагона через оптимізацію організаційних питань, питань раціонального технічного оснащення і кількості технічних засобів.  1 Проведений аналіз існуючих технологій роботи під’їзних колій промислових підприємств і вантажних станцій магістрального транспорту. Виявлено основні фактори, які впливають на час знаходження вантажного вагона під технологічними операціями. На підставі аналізу множини технологічних факторів зроблено висновок, що діючі технології недостатньо враховують динамічний і стохастичний характер роботи системи і не в повній мірі розглянуті питання інформатизації взаємодії промислового та магістрального транспорту.  2 Формалізовано технологію роботи на основі створення комплексу стохастичних моделей взаємодії під’їзних колій і станцій примикання при застосуванні наскрізного Єдиного технологічного процесу, який дозволяє скоротити час знаходження вагонів на технологічних операциях на під’їзних коліях.  3 Удосконалено метод вибору оптимального виду доставки вантажу на підприємство з урахуванням прогнозування показників роботи під’їзних колій і станцій примикання, який забезпечує мінімальні експлуатаційні витрати, що відповідають оптимальному режиму функціонування підприємства.  4 Розроблено метод визначення раціонального часу знаходження вагонів на під’їзних коліях при виконанні операцій, що дозволив підняти рівень технічного оснащення на під’їзних коліях і покращити використання вагонів.  5 Удосконалено метод оптимізації технічного оснащення під’їзної колії, що дозволив зменшити вартість простоїв в системі обслуговування вагонів, скоротити витрати на утримання технічних засобів системи та визволити додаткові навантажувальні ресурси.  6 Розроблено додаткові функціональні задачі для підтримки прийняття раціональних рішень оперативними працівниками вантажних станцій і працівниками транспортних цехів підприємств, що забезпечує підвищення якості оперативного управління перевізним процесом, зокрема на вантажних станціях.  7 Оцінено економічний ефект від впровадження методів удосконалення технології роботи під’їзних колій і вантажних станцій магістрального транспорту та їх впливу на час знаходження вантажних вагонів на технологічних операціях. Впровадження даних методів на Південній залізниці дозволило скоротити обіг вантажного вагона на 2,1 години. | |