

При использовании метода желательно фиксирование величин (один раз в час), потребность будет измеряться в - т/ч.

Границы оптимального интервала доставки (t'_1, t'_2) , на котором строится ФТП, позволяют определить диапазон допустимых значений величин транспортной потребности, который может выступать в роли норматива. Следовательно, появляется возможность количественной оценки степени удовлетворения каждой транспортной потребности.

Применение ФТП в виде формализованного представления транспортной потребности конкретной транспортной связи в составе математической модели позволит сократить страховые запасы продукции на складах структурных подразделений, обеспечить возможность оперативного отслеживания, ранжирования и своевременного удовлетворения нестабильного в течение суток множества потребностей.

**Работа выполнена под руководством Кравченко А.П.*

УДК 681.3.01

Оптимизация перевозок в автотранспортной системе города*

Верительник Е.А.

Восточноукраинский национальный университет
имени Владимира Даля (г. Луганск, Украина)

Обеспечение своевременной доставки грузов особенно важно для внутригородских перевозок, когда речь идет о небольших партиях товаров, которые необходимо доставить в большое количество магазинов, расположенных в разных частях города. На первое место здесь выходит правильная организация маршрутов.

Такого рода задачи можно решить с помощью задач комбинаторной оптимизации. Для решения задачи с помощью компьютерного обеспечения необходимо спланировать работу программы. Для этого первоначально был составлен алгоритм моделирования организации перевозочного процесса:

- формирование базы данных, включающей сведения о количестве транспортных средств, их типе и грузоподъемности, количестве отправителей и получателей груза и др.;
- на основе полученной информации определение схемы организации перевозок;
- проверка условия: использование схемы “многие ко многим”. Если условие выполняется, то решается транспортная задача.

Критерием оптимальности в транспортной задаче могут выступать транспортная работа, затраты времени на доставку или стоимость перевозок.

На последующем этапе определяют, по каким маршрутам – маятниковым или развозочным – будут осуществляться перевозки. Далее проверяется условие: используется ли при перевозке груза схема “один к одному”. Если условие не выполняется, то перевозка осуществляется по схеме “один к многим”, которая требует решения задачи маршрутизации. На последней фазе алгоритма определяется соотношение смоделированных изменений времени нахождения автомобилей в рейсе с требованиями клиентов по срокам доставки грузов.

Таким образом, предлагаемая иерархия моделей позволяет реализовать единый подход к формализации методов решения задач управления в транспортной логистике.

**Работа выполнена под руководством Кравченко А.П.*

УДК 65.012.34(045)

Перспективы развития региональной транспортной системы Луганской области

Кравченко А.П., Медведев Е.П.
Восточноукраинский национальный университет
имени Владимира Даля (г. Луганск, Украина)

Геополитическое положение позволяет использовать её для транзитных (или) международных перевозок со странами дальнего и ближнего зарубежья.

Выгодное географическое расположение, близость источников сырья и рынков сбыта продукции, развитая сеть транспортных коммуникаций, высокая плотность населения дают области преимущества перед другими регионами страны. Примером этого является прохождение через её территорию Европейских маршрутов Е50 (Париж – Прага – Брно – Ужгород – Мукачево – Хмельницкий – Умань – Днепропетровск – Донецк – Ростов – Армавир) и Е40 (Брюссель – Дрезден – Краков – Львов – Житомир – Киев – Харьков – Луганск – Волгоград). К данным трассам примыкают две украинских автодороги международного значения – М-03 (Киев – Харьков – Луганск – государственная граница с Россией, на Ростов-на-Дону), М-04 (Знаменка – Луганск – государственная граница с Россией, на Волгоград).

В области функционирует 12 международных пограничных автомобильных пунктов пропуска, обслуживающих транзитные грузопотоки, ко-