

ными подсистемами федерального, регионального и местного уровней. Это позволяет говорить о научной концепции согласованного функционирования транспортных систем различных функциональных уровней. Основу концепции составляют следующие методологические принципы: функциональная структура транспортных систем должна быть ориентирована на обслуживание транспортных связей; объекты транспортных подсистем различных функциональных уровней должны быть функционально обособлены и интегрированы; ресурсы транспортных систем должны использоваться в соответствии с их функциональным назначением; конфигурация транспортных сетей не должна приводить к образованию транзитных функций.

УДК 656.2.08

Анализ аварийности в г. Гомеле

Ходоскин Д.П.

Белорусский национальный технический университет

Для принятия оптимального решения по организации дорожного движения необходимо располагать полной и достоверной информацией, которая может быть получена только в результате соответствующих исследований. Был произведен сравнительный анализ аварийности по г. Гомелю за 2007-2008 годы по ДТП с пострадавшими. Основой данного анализа явились натурные исследования, а также разного рода документы и статистики ГАИ за этот период. Эта работа состоит из двух частей: определение наиболее аварийных участков г. Гомеля и анализ влияния причинно-следственных факторов ДТП 2008 года по сравнению с 2007 г.

Оценка качества дорожного движения за 2007-2008 годы по городу Гомелю производится по числу учетных аварий, то есть аварий с пострадавшими, которые составляют менее 7 % от общего числа аварий. Правда, потери от них составляют более 55 % от общих потерь по аварийности.

УДК 656.13:658

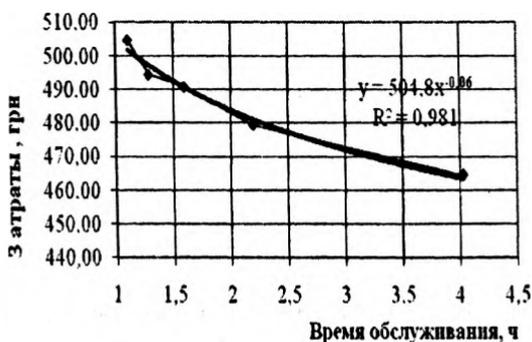
Влияние требований логистической системы на затраты транспортного предприятия при ее обслуживании

Ольхова М.В.

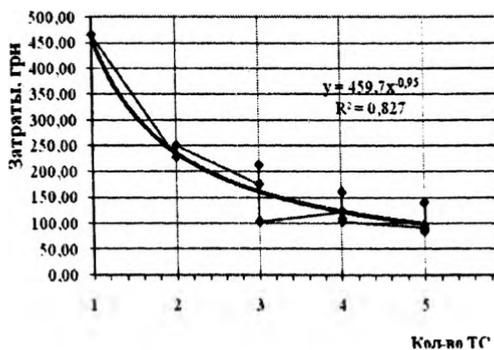
Харьковская национальная академия городского хозяйства

Логистическая система может выдвигать требования к транспортному обслуживанию по времени выполнения заявки, надежности, затратам на обслуживание и др. Транспортное предприятие, являясь участником логистической системы стремится выполнять ее требования. Рассмотрим тре-

бование логистической системы – время выполнения заявки. Заявка представляет собой один или несколько развозочных маршрутов. Для того чтобы выполнить требования логической системы, транспортному предприятию необходимо рассмотреть все возможные варианты выполнения данного требования, а именно: количество транспортных средств, тип и марка транспортных средств, необходимость прибегать к использованию наемных транспортных средств и др. Поэтому на первом этапе предварительного эксперимента было проанализирована взаимосвязь затрат логистической системы на транспортное обслуживание (рис. 1 а, б – ось ординат) и временем обслуживания транспортным предприятием (рис. 1 а – ось абсцисс), количеством транспортных средств (рис. 1 б – ось абсцисс).



а)



б)

Рисунок 1 – Результаты предварительного эксперимента влияния количества транспортных средств на затраты при транспортном обслуживании логистической системы

Время обслуживания состоит из времени подготовки и подачи транспортного средства, времени на нулевой пробег, времени движения на маршруте, времени, затрачиваемым на погрузку-разгрузку, времени на холостой пробег. Предварительный эксперимент проводился со следующими допущениями. Участниками логистической системы является производитель и потребители продукции. Заявка логистической системы на транспортное обслуживание состоит из одного развозочного маршрута. Маршрут имеет 17 пунктов заездов, с необходимым объемом груза 0,5 т в каждый. Расстояния между пунктами рассчитывались исходя из их географического расположения. Время обслуживания зависит от количества транспортных средств. Рассмотрено обслуживание 1, 2, 3, 4, 5 транспортными средствами соответственно с грузоподъемностью 1 т, 5 т, 2 т и 2×2,7 т, 1,7 т, 2,7 т.

Данные зависимости необходимо подтверждать проведением полного факторного эксперимента. Но уже предварительный эксперимент позволяет подтвердить гипотезу о существовании взаимосвязи между показателями качества транспортного обслуживания (в данном случае, временем) и затратами транспортного предприятия на обслуживание логистической системы. В дальнейшем планируется определить зависимости между показателями качества транспортного обслуживания логистической системы и технологией работы транспортного предприятия: технологией работы транспортных средств, технологией работы водителей, технологией работающих обеспечивающих подсистем.

V/ДК 368/656.13

Риск-менеджмент в страховании на транспорте

Андреев А.Я.

Белорусский национальный технический университет

Специальные риски (имеют место, например, при перевозке особо ценных грузов); *технические риски* (аварии из-за выхода из строя машин и оборудования, сбой в технологии производства и пр.) и т.д. *Регистрация риска* – процесс его наблюдения и учета. Факторы, которыми она определяется для данной рискованности – *рисковые обстоятельства*. Они присущи данному объекту страхования и рассматриваются как компоненты или признаки риска. Любой риск можно рассматривать как совокупность рискованных обстоятельств. Выделяют объективные и субъективные рискованные обстоятельства.

Объективные рискованные обстоятельства отражают объективный подход к действительности и не зависят от воли и сознания людей. *Субъек-*