

Это означает, что реализация имитационных моделей для оперативного планирования работы флота предпочтительна с помощью бесстекового механизма поддержки сопрограмм.

Список литературы:

- [1] Платов А.Ю. Методы оперативного планирования работы речного грузового флота в современных условиях. Н.Новгород: ВГАВТ, 2009. - 155 с.
- [2] Прицкер А. Введение в имитационное моделирование и язык SLAM II. М.: Мир, 1987. – 646 с.
- [3] Кнут Д. Искусство программирования на ЭВМ. Т. 1 Основные алгоритмы. М.: Мир, 1976. - 735 с.
- [4] Tatham S. Coroutines in C. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.chiark.greenend.org.uk/~sgtatham/coroutines.html>.
- [5] Helsingaun K. A Portable C++ Library for Coroutine Sequencing. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.akira.ruc.dk/~keld/research/coroutine/coroutine-1.0/doc/coroutine_report.pdf.

А.Ю. Платов
ФГБОУ ВПО «ННГАСУ»
Ю.И. Платов
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

К ВОПРОСУ НОРМИРОВАНИЯ ВРЕМЕНИ СЛЕДОВАНИЯ И РАСХОДА ТОПЛИВА

Техническое нормирование времени следования и расхода топлива всегда было одним из важнейших процессов, выполняемых в рамках общего процесса организации работы флота. Однако, в последние десять-пятнадцать лет в российских судоходных компаниях техническое нормирование не востребовано как научно организованная деятельность. То, что на предприятиях существует сегодня вместо нормирования, сводится к учёту и контролю на произвольной статистической базе. Одна из причин такого положения дел заключается в том, что производственники попросту не знают о существовании методов, позволяющих рассчитывать многие параметры перевозочного процесса, которые в настоящее время берутся «с потолка». Это, например, касается методов расчёта расхода топлива в ходу и на подогрев, методов определения снижения скорости в условиях волнения или при обрастании судна - то есть весьма актуальных для многих компаний вопросов.

Другая причина состоит в том, что авторитет науки сегодня ничтожный. Во многом в этом виноваты многие псевдоучёные, которые занимаются имитацией науки. В последнее время ситуация с состоянием науки усугубляется безумными реформами министерства образования, которые добивают и без того больную систему образования.

Вышеупомянутые методы не являются имитацией научной деятельности. Они все были внедрены в двух крупных судоходных компаниях: «Волготанкер» и «Волжском пароходстве» и эксплуатировались много лет [1]. На «Волготанкере» с 1998 г. до момента уничтожения этой компании «эффективными собственниками» с зарубежными паспортами. На «Волжском пароходстве» – с 2000 г. по настоящее время. Таким образом, накоплен уже почти пятнадцатилетний опыт технического нормирования, который однако ограничен сегодня всего одним предприятием. На «Волготанкере» такой опыт уже утерян.

Эффект от внедрения системы нормирования может быть значителен. Можно ут-

верждать, что возможно снижение расхода топлива по флоту в целом до 16%. Этот результат подтвержден фактически при внедрении оптимальных норм времени следования в ОАО «Волготанкер» в навигацию 2004 г. Теоретические оценки снижения расхода топлива в составляют в среднем 9–10% и зависят от характеристик водных путей: чем больше средняя глубина водного пути, тем меньше эффект.

Кроме того, соединение процессов нормирования и планирования позволяет значительно более достоверно определять и расходы по флоту, и время перевозочного процесса, и потребности во флоте [2].

Другой возможный эффект может быть получен при создании отраслевой методики нормирования времени следования и расхода топлива грузовых и пассажирских судов внутреннего плавания, подобной той, что существует для автомобильного транспорта. Такая методика прекратит разноречивость в планировании расходов на топливо и сделает прозрачными расчёты по налогообложению.

Нам представляется, что окончательное решение вопроса технического нормирования в современных условиях состоит в полной автоматизации этого процесса, отказе от статических норм и переходе на динамические нормы, вычисляемые по общепринятой отраслевой методике.

Список литературы:

- [1] Платов А.Ю. Система автоматизированного расчета норм времени следования и расхода топлива / А.Ю. Платов, Ю.И. Платов, А.Г. Малышкин, С.Г. Смирнов // Наука и техника на речном транспорте / М.: ЦБНТИ Минтранса РФ, 2003. – С. 30–34.
[2] Платов А.Ю. Методы оперативного планирования работы речного грузового флота в современных условиях / А.Ю. Платов. - Н.Новгород: ВГАВТ, 2009. – 155 с.

А.В. Селиверстова
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

К ПРОБЛЕМЕ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СХЕМ ДЛЯ СЕВЕРНЫХ РЕГИОНОВ СТРАНЫ

Наличие огромного ресурсного, промышленного, геополитического и транзитного потенциала Северо-Восточных территорий России формируют ключевые факторы будущего развития страны, не только экономического, но и геополитического. Потенциал транспортной отрасли регионов огромен, в первую очередь, это связано с освоением здесь богатейшей ресурсной базы российского и мирового значения, которое находится в начальной стадии. Значительная обеспеченность водно-транспортными ресурсами (естественная транспортная инфраструктура, соединяющая в единый комплекс северные и южные моря и большинство территорий России), возможность выхода к Северному морскому пути, близость к МТК «Запад-Восток», формируют транзитный потенциал региона и страны в целом.

В результате, множество предпосылок геополитических и экономических формируют необходимость формирования полноценной единой транспортной системы в России, особенно, в северных регионах, где она развита неравномерно и недостаточно. Таким образом, интерес государства, направленный в последнее время на развитие транспортной инфраструктуры Северо-Востока страны объясним. Значительные капитальные вложения осуществляются в строительство железнодорожной инфраструктуры, логистического центра в Республике Саха (Якутия). Это означает, что су-