

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования
«МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ»
(МИИТ)

СОГЛАСОВАНО:
Выпускающая кафедра ЭЖД

Зав. кафедрой _____ В.И.Апатцев

« _____ » _____ 2011 г.

УТВЕРЖДАЮ:

Проректор по учебно-методической работе – директор РОАТ
_____ В.И. Апатцев

« _____ » _____ 2011 г.

Кафедра Эксплуатация железных дорог
_____ (название кафедры)

Автор: канд.техн.наук, доц. О.А. Олейник
_____ (ф.и.о., ученая степень, ученое звание)

**ЗАДАНИЕ НА КОНТРОЛЬНУЮ РАБОТУ С МЕТОДИЧЕСКИМИ
УКАЗАНИЯМИ ПО ДИСЦИПЛИНЕ**

Основы управления перевозочным процессом

_____ (название)

СПЕЦИАЛЬНОСТЬ/НАПРАВЛЕНИЕ: 190701.65 ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК И УПРАВЛЕНИЕ НА ТРАНСПОРТЕ (ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ) (ЗПП)

Утверждено на заседании Учебно-методической комиссии академии Протокол № <u>4</u> «01» июля 2011 г. Председатель УМК _____ А.В. Горелик	Утверждено на заседании кафедры Протокол № <u>10</u> « <u>27</u> » _____ мая _____ 2011 г. Зав. кафедрой _____ В.И. Апатцев
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Москва 2011 г

ЗАДАНИЕ НА КОНТРОЛЬНУЮ РАБОТУ

Целью работы является закрепление знаний, полученных студентами при самостоятельном изучении дисциплины. Контрольная работа состоит из трех задач. Исходные данные для решения задач студенты берут по двум последним цифрам учебного шифра.

При выполнении контрольной работы необходимо руководствоваться рекомендуемой литературой. Контрольную работу выполняют в тетради с соблюдением установленных правил и указанием списка используемой литературы.

Задача 1

Прогнозирование частоты различных значений объема работы и определение расчетного вагонопотока на планируемый период

Известно суточное поступление вагонов на пункт выгрузки за истекший год. При этом максимальный вагонопоток составил X_{\max} , а минимальный X_{\min} . Перерабатывающая способность пункта выгрузки равна Π . При снижении суточного поступления до величины $З$ вагонов и менее часть штата и машин может быть изъята из производственного процесса. На планируемый период ожидается рост вагонопотока на ϵ %. Значения перечисленных величин приведены в таблице 1.

Таблица 1

Показатель числа вагонов	Вариант (цифра первого разряда учебного шифра)									
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
X_{\max}	100	95	90	85	80	75	70	65	60	55
Π	80	75	75	68	70	60	58	55	48	45
$З$	40	44	41	35	33	30	20	25	18	15
X_{\min}	22	17	18	13	14	15	8	5	6	1

Требуется определить, с какой частотой пункт выгрузки будет работать:

1. В обычных условиях.
2. В условиях превышения объема работы его перерабатывающей способности.
3. В условиях, когда работа может быть выполнена меньшим количеством технических средств и штата.

Определить расчетный вагонопоток на планируемый период X_p для установления потребной перерабатывающей способности пункта выгрузки, расчета количества технических средств и штата при условии, что рост вагонопотока ожидается на ϵ % и расчетный вагонопоток не должен превышать фактическим с вероятностью α (табл. 2).

Таблица 2

Показатель числа вагонов	Вариант (цифра второго разряда учебного шифра)									
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Рост вагонопотока на планируемый период, %	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Вероятность $\alpha = P(X_i \leq X_p)$	0,95	0,93	0,92	0,90	0,88	0,86	0,84	0,82	0,79	0,76

Методические указания к решению задачи 1

Перед тем, как приступить к решению этой задачи, следует изучить материал главы 4 учебного пособия [1].

Величина суточного вагонопотока, поступающего в переработку на станции, на пункты выгрузки, является величиной переменной, на которую влияет большое число факторов, и это влияние примерно равновероятно по знаку. Поэтому колебания перерабатываемых суточных вагонопотоков подчиняются нормальному или близкому к нему закону распределения. При этом среднесуточный вагонопоток

$$X_{cp} \approx \frac{X_{max} + X_{min}}{2}$$

Одно из свойств нормального закона-правило трех сигм, согласно которому среднеквадратическое отклонение

$$\sigma \approx \frac{X_{max} - X_{min}}{6}.$$

Отсюда может быть определен коэффициент вариации

$$v = \frac{\sigma}{X_{cp}}$$

Коэффициент вариации более стабилен, чем X_{cp} и σ , и при их увеличении или уменьшении он изменяется незначительно.

Частота того, что переменная величина X будет меньше какого-то значения x_i , представляет собой функцию распределения, т.е.

$$P(X < x_i) = F(x_i).$$

Для нормального закона распределения составлены таблицы значения функций распределения при значениях $X_{cp} = 0$ и $\sigma = 1$. Обозначим ее $\Phi(x_i)$. Этими таблицами можно воспользоваться, преобразуя значения переменной величины x_i в новую переменную $t_i = \frac{x_i - X_{cp}}{\sigma}$, для которой $t_{cp} = 0$ и $\sigma_i = 1$, т.е.

$$F(x_i) = \Phi(t_i) = \Phi\left(\frac{x_i - X_{cp}}{\sigma}\right).$$

Таблица 3

Значения нормальной функции распределения $\Phi(t)$

t	Десятые доли t									
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
-2	0,023	0,018	0,014	0,011	0,008	0,006	0,005	0,004	0,003	0,002
-1	0,159	0,136	0,115	0,097	0,081	0,067	0,055	0,045	0,036	0,029
-0	0,500	0,460	0,421	0,382	0,345	0,309	0,274	0,242	0,212	0,184
+0	0,500	0,540	0,579	0,618	0,655	0,691	0,726	0,758	0,788	0,816
1	0,841	0,864	0,885	0,903	0,919	0,933	0,945	0,955	0,964	0,971
2	0,977	0,982	0,986	0,989	0,992	0,994	0,995	0,996	0,997	0,998

С помощью таблицы 3 можно найти частоту производственной ситуации, когда работа на пункте выгрузки может быть выполнена меньшим количеством технических средств и штата, т.к. поступление сократится до величины менее 3 вагонов.

$$P(X < 3) = F(3) = \Phi\left(\frac{3 - X_{cp}}{\sigma}\right).$$

Если в месяце 30 суток, то такой размер поступления будет на протяжении $30 \times P(X < 3)$ суток.

Частота поступления на пункты от 3 до Π вагонов, когда пункт будет работать в обычных условиях, равна

$$P(3 < X < \Pi) = \Phi\left(\frac{\Pi - X_{cp}}{\sigma}\right) - \Phi\left(\frac{3 - X_{cp}}{\sigma}\right), \text{ т.е. в среднем } 30 \times P(3 < X < \Pi) \text{ суток.}$$

Частота поступления на пункт выгрузки более Π вагонов в сутки

$$P(X > \Pi) = 1 - P(X < \Pi) = 1 - \Phi\left(\frac{\Pi - X_{cp}}{\sigma}\right).$$

В месяц это будет в среднем $30 \times P(X > \Pi)$ суток.

Среднесуточный вагонопоток на планируемый период при росте на ϵ % оп-

ределится из выражения $X_{cp}^n = X_{cp} \left(1 + \frac{\epsilon}{100}\right)$.

Расчетное значение вагонопотока на планируемый период X_p может быть определено исходя из заданной вероятности его не превышения фактическим вагонопотоком x_i

$$\alpha = P(X_i < X_p) = F(X_p) = \Phi(t_\alpha),$$

где $t_\alpha = \frac{X_p - X_{cp}}{\sigma_{II}}$. Заданное значение α берется из таблицы 2 и по нему из таблицы 3 находится t_α .

Искомый расчетный вагонопоток на планируемый период равен

$$X_p = X_{cp}(1 + t_\alpha V).$$

Задача 2

Определение показателей использования грузовых вагонов

Требуется

1. Определить ускорение оборота вагона при реализации одной из мер, предусмотренных заданием: увеличение скорости, вагонного плеча, сокращение простоя вагонов на станциях, уменьшение порожнего пробега вагонов.

2. Определить сокращение потребности в вагонном парке на полигоне сети железных дорог в результате ускорения оборота вагона.

3. Определить статическую и динамическую нагрузку, время оборота вагона, его среднесуточный пробег, производительность и рабочий парк грузовых вагонов на заданном полигоне сети железных дорог.

Таблица 4

Исходные данные для расчета показателей использования вагонов

Показатель	Цифра первого разряда учебного шифра									
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Суточная погрузка вагонов	100 0	110 0	120 0	130 0	140 0	150 0	160 0	170 0	180 0	190 0
Суточная выгрузка вагонов	200 0	210 0	900	100 0	800	110 0	120 0	130 0	190 0	700
Суточный прием груженых вагонов	150 0	130 0	700	900	400	110 0	400	100 0	500	200
Суточная масса перевезенных грузов, тыс. т	104	98	82	96	81	119	94	129	112	105
Груженный рейс, км	300	310	320	330	340	350	360	370	380	390

МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ К РЕШЕНИЮ ЗАДАЧИ 2

Оборот вагона в сутки определяют по формуле

$$\Theta_B = \frac{1}{24} \left(\frac{l}{V_y} + \frac{l}{L_{\text{ваг}}} t_{\text{тех}} + K_M t_{\text{зр}} \right),$$

где $L_{\text{ваг}}$ - вагонное плечо, км;

$t_{\text{тех}}$ - простой вагона на одной технической станции, ч;

l - полный рейс вагона, км:

$$l = l_{\text{зр}} (1 + \alpha_{\text{пор}})$$

$l_{\text{зр}}$ - груженный рейс вагона, км;

$\alpha_{\text{пор}}$ - коэффициент порожнего пробега;

V_y - участковая скорость, км/ч.

Таблица 5

Показатель	Цифра второго разряда учебного шифра									
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Техническая скорость, км/ч	40	-	$\frac{40}{50}$	-	44	-	46	50	-	$\frac{49}{55}$
Участковая скорость, км/ч	-	30	-	$\frac{40}{45}$	-	35	-	-	$\frac{32}{38}$	-
Простой вагона:										
на 1 технической станции, ч	3,5	3	2	2,5	4	$\frac{5}{3}$	4,5	5	4	3
под погрузкой, ч	10	11	12	13	14	15	$\frac{16}{10}$	17	18	19
под выгрузкой, ч	20	$\frac{21}{15}$	15	17	16	17	18	19	20	21
на всех промежуточных станциях, ч	6	-	2	-	4	-	2	5	-	3

Коэффициент порожного пробе- га	$\frac{0,}{3}$	0,45	0,2	0,3	$\frac{0,}{4}$	0,15	0,25	0,35	0,40	0,30
Вагонное плечо, км	100	110	120	130	140	150	160	$\frac{145}{190}$	170	180

Примечание. Прямоугольником выделено значение показателей до и после реализации мер по ускорению оборота вагона: числитель – до реализации, знаменатель – после реализации указанных мер.

В тех вариантах, где задана техническая скорость V_m , в формуле оборота вагона вместо значения $\frac{l}{V_y}$, определяющего нахождение вагона на участках в поездах, следует подставить выражение $\frac{l}{V_m} + \Sigma t_{np.cm}$.

В этом выражении

$\Sigma t_{np.cm}$ - общее время простоя вагона на всех промежуточных станциях.

Простой вагонов в часах, приходящийся на одну грузовую операцию t_{zp} (погрузку или выгрузку), и коэффициент местной работы K_m определяют по формулам:

$$t_{zp} = \frac{t_n \times U_n + t_s \times U_s}{U_n + U_s}; \quad K_m = \frac{U_n + U_s}{U}$$

В этих формулах:

t_n, t_s - соответственно простой вагонов под погрузкой и выгрузкой, ч;
 U_n, U_s - соответственно количество погруженных и выгруженных вагонов;
 U - работа полигона сети в вагонах, равная сумме погруженных U_n , и принятых
 груженых $U_{np.zp}$ с других полигонов.

Рабочий парк вагонов n_p и среднесуточный пробег S_s определяются по формулам:

$$n_p = \Theta_s U,$$

$$S_s = l / \Theta_s.$$

Далее определяют:
 среднюю статическую нагрузку вагона:

$$P_{cm} = \frac{\Sigma P}{U} \frac{m}{\text{вагон}},$$

где ΣP - суточная масса перевезенных грузов.

динамическую нагрузку вагона рабочего парка

$$P_{\text{д}}^{\text{р}} = \frac{\Sigma Pl_{\text{н}}}{\Sigma nS} \frac{m}{\text{вагон}}$$

и динамическую нагрузку груженого вагона

$$P_{\text{д}}^{\text{гр}} = \frac{\Sigma Pl_{\text{н}}}{\Sigma nS_{\text{гр}}} \frac{m}{\text{вагон}};$$

В этих формулах:

$\Sigma Pl_{\text{н}}$ - суточные тонно-километры нетто, их можно определить с учетом суточной массы перевезенных грузов и среднесуточного пробега груженных вагонов $\Sigma Pl_{\text{н}} = \Sigma P \frac{l_{\text{зп}}}{\Theta}$;

$\Sigma nS_{\text{гр}}$ - пробег груженных вагонов за сутки;

$\Sigma nS = \Sigma nS_{\text{гр}} (1 + \alpha_{\text{пор}})$ - общий пробег груженных и порожних вагонов за сутки, он может быть рассчитан на основе зависимости между рейсом вагона и работой.

$$l = \frac{\Sigma nS}{U},$$

отсюда

$$\Sigma nS = lU;$$

$$\Sigma nS_{\text{гр}} = l_{\text{гр}} U.$$

Динамическая нагрузка вагона рабочего парка и груженого вагона связаны между собой зависимостью

$$P_{\text{д}}^{\text{р}} = \frac{P_{\text{д}}^{\text{гр}}}{1 + \alpha_{\text{пор}}}.$$

Производительность вагона в тонно-километрах нетто в сутки может быть определена из выражения

$$W_{\text{с}} = \frac{\Sigma Pl_{\text{н}}}{n_{\text{р}}} \text{ или } W_{\text{с}} = S_{\text{с}} P_{\text{д}}^{\text{р}}.$$

В задаче студенты определяют оборот вагона до и после реализации мер по его ускорению. Затем определяют сокращение рабочего парка, предназначенного для выполнения требуемого объема перевозок. Выполнив расчеты, студент указывает конкретные меры, реализация которых позволит изменить значение заданного показателя, влияющего на оборот вагона.

Задача 3

Определение показателей использования поездных локомотивов

Задан участок обращения поездных локомотивов, который ограничен основным и оборотным депо. В его пределах имеется один пункт смены локомотивных бригад. Исходные данные об участке обращения и о размерах грузового движения представлены в табл. 6 и 7.

Требуется определить оборот локомотивов, их рабочий парк для участка обращения, среднесуточный пробег и производительность.

Таблица 6

Исходные данные для расчета показателей использования локомотивов

Показатель	Цифра первого разряда учебного шифра									
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Длина участка обращения, км	460	440	420	400	380	390	410	430	450	470
Средняя участковая скорость, км/ч	39	41	43	45	46	47	44	42	40	38
Время нахождения локомотива на станции в ч:										
	основного депо	3,0	2,9	2,8	2,7	2,6	2,5	2,4	2,3	2,2
	оборотного депо	1,5	1,4	1,3	1,2	1,1	1,0	1,5	1,4	1,3
смены локомотивных бригад	0,50	0,55	0,60	0,65	0,70	0,50	0,55	0,60	0,65	0,70

Таблица 7

Исходные данные для расчета показателей использования локомотивов

Показатель	Цифра второго разряда учебного шифра									
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Суточные размеры движения грузовых поездов в направлении:										
	нечетном	38	40	36	34	32	28	24	22	26
четном	35	36	34	31	32	27	26	25	29	29
Средняя масса грузового поезда, т, в направлении:										
	нечетном	400	320	440	360	390	300	380	450	340
четном	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	430	340	420	360	410	350	390	420	400	410
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ К РЕШЕНИЮ ЗАДАЧИ 3

Время оборота поездного локомотива для заданного участка обращения может быть определено по формуле

$$\Theta_{л} = \frac{2L}{V_y} + t_{осн} + t_{об} + 2t_{см},$$

где L - длина участка обращения, км;

V_y - средняя участковая скорость, км/ч;

$t_{осн}, t_{об}, t_{см}$ - время нахождения локомотива на станции соответственно основного депо,

оборотного депо и смены локомотивных бригад, ч.

Исходя из размеров движения на тяговом участке определяют потребное количество поездных локомотивов:

$$M = \frac{\Theta_{\text{л}}}{24} N(1 + \beta),$$

где N - размеры движения на участке в парках поездов.

$$N = \frac{N' + N'' + \Delta N}{2},$$

где N' - количество поездов в нечетном направлении;

N'' - то же в четном направлении;

ΔN - количество резервных локомотивов, равное разности между количеством нечетных и

четных поездов;

β - оперативный резерв локомотивов, связанный с неравномерностью движения, можно

принять $\beta = 0,15$.

Затем определяют среднесуточный пробег, км/сут:

$$S_{\text{л}} = \frac{(N' + N'' + \Delta N)L}{M}$$

и производительность локомотива, тк-м брутто/лок:

$$W_{\text{л}} = \frac{N'Q' + N''Q''}{M} \times L,$$

где Q', Q'' - средняя масса поездов соответственно в нечетном и четном направлении.