



МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

СХІДНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ імені Володимира Даля

Факультет транспортних систем і логістики

МАТЕРІАЛИ

IV-тої Міжнародної науково-практичної конференції

«ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ І ЛОГІСТИКИ»



<http://ts.snu.edu.ua/conf.html>

КРИМ, Євпаторія 2013

14 – 16 травня, 2013

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Східноукраїнський національний університет імені Володимира Даля

Господарська академія ім. Д. А. Ценова, Свиштов, Болгарія

Силезький технологічний університет, Катовіце, Польща

Далекосхідний державний університет шляхів сполучення, Росія

Білоруський національний технічний університет, Мінськ, Білорусь

Національний авіаційний університет, Київ

Перший український морський інститут, Севастополь

ДП «Євпаторійський морський торговельний порт»

ДВАТ «ЛУГАНСЬКДІПРОШАХТ»

МАТЕРІАЛИ

IV-ої Міжнародної науково-практичної конференції

***«ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ І
ЛОГІСТИКИ»***

Євпаторія

14-16 травня, 2013

них засобів і енергозберігаючих технологій перевезення; порушення технічних регламентів експлуатації.

В інформаційно-освітній сфері слід виділити досить низький рівень інформування про науково-технічні, організаційні, економічні та інші можливості з енергозбереження в транспортній галузі; відсутність чіткої статистичної інформації про основні види господарської діяльності транспорту; відсутність кваліфікованих кадрів.

Для зниження енергоспоживання на автомобільному транспорті передбачається здійснення заходів з оптимізації дорожнього руху, удосконалення структури автотранспорту через технічне регулювання й введення стимулюючих механізмів економічного характеру, використання альтернативних видів палива, застосування енергозберігаючих технологій обслуговування й ремонту рухомого складу.

У галузі автомобільних доріг головними заходами щодо підвищення енергоефективності є оптимізація розвитку дорожнього господарства із пріоритетністю для шляхів загального користування, розширенням використання нових технологій і матеріалів під час будівництва, ремонту й утримування автодоріг, а також зниження енерговитрат у технологічних процесах по виробництву матеріалів.

УДК 618.31.05

Поляков А.П., Кривцов М.В., Тихоненко Б.І.
Вінницький національний технічний університет

АНАЛІЗ ЕФЕКТИВНОСТІ ПЕРЕВЕДЕННЯ ДИЗЕЛЯ НА БІОДИЗЕЛЬНЕ ПАЛИВО

Для економії нафтових ресурсів та підвищення екологічного стану навколишнього середовища, при експлуатації автомобілів, доцільно використовувати біопаливо, як паливо їх силових установок.

При використанні біопалива виникають деякі особливості, які обумовлені фізико-хімічними властивостями палива. Основна проблема це велика в'язкість цього палива. В'язкість біодизельного палива впливає на продуктивність системи подачі палива, зокрема, на паливний насос високого тиску і процес змішування біодизельного та дизельного палив. Дослідження показали, що змішування біодизельного палива із звичайним дизельним паливом, а також підігрів біодизельного палива, покращують характеристики роботи паливної системи, які пов'язані з великою в'язкістю палива. Підігрів біодизельного палива і його змішування зі звичайним дизелем, дозволяють частково позбавитися проблеми що пов'язані з великою в'язкістю біодизельного палива.

Дослідження впливу на техніко-економічні показники автомобіля КрАЗ-65053 з базовим двигуном «ЯМЗ-238ДЕ2» переведення на роботу на біодизельне паливо показало, що тривалість горіння залежить від це-

таного числа, найменшої температури випаровування, середньої теплоти. З цих чинників єдиними які дозволяють понизити тривалість горіння, є цетанове число за рахунок якого можна понизити коефіцієнт надлишку повітря та збільшення циклової подачі палива на величину пропорційно падіння нижчої теплоти згорання. Виділена теплота при згоранні дизельного палива вище на 1,2 раза виділеної теплоти при згоранні біодизеля. Це означає, що для одержання продуктивність при роботі дизеля на біодизельному паливі таку ж як при роботі на звичайному дизелі, потрібна більша кількість палива і, отже, потрібен більше час для його горіння. Решта параметрів теж робить істотний вплив на тривалість згорання і збільшують його, то треба забезпечити повне згорання палива на тактах згорання і розширення. Це можна здійснити шляхом збільшення кута випередження впорскування палива та діаметра соплових отворів форсунок. При однаковому діаметрі соплових отворів форсунки, спостерігається зниження потужності. Середній діаметр розпиленого палива збільшується, відповідно тривалість згорання збільшується від 60,75 до 87,14 градусів повороту колінчастого вала. Оптимальне значення діаметра соплового отвору для дизельного двигуна при переводі його на роботу на біодизельному паливі, відповідає значенню, при якому досягається оптимальна тривалість згорання.

УДК 658.7

Поляков А.П., Кушнір С.Л., Рациборинський В.В.
Вінницький національний технічний університет

УДОСКОНАЛЕНИЙ МЕТОД ВИЗНАЧЕННЯ НЕОБХІДНОЇ НОМЕНКЛАТУРИ ТА КІЛЬКОСТІ ЗАПАСНИХ ЧАСТИН ДЛЯ РЕМОНТУ АВТОМОБІЛІВ

Автомобільний транспорт є однією з важливих галузей господарства, який забезпечує виробництво та обіг продукції промисловості й сільськогосподарства, потреби будівництва та задовольняє потреби населення в перевезеннях.

Для підвищення продуктивності транспортних засобів необхідна своєчасна підтримка їх в працездатному стані, забезпечення якої можливе за рахунок наявності необхідної номенклатури запасних частин на складі автотранспортного підприємства для ремонту автомобілів з мінімальним простоем. На зниження витрат на перевезення значною мірою впливає час простою при обслуговуванні та ремонті автомобілів, який безпосередньо пов'язаний з номенклатурою та кількістю запасних частин, які зберігаються на АТП.

Проведено аналіз основних методів визначення необхідної номенклатури запасних частин, такі як: