



Вестник
Владивостокского
государственного
университета
экономики и сервиса

ISSN 2073-3984

Территория НОВЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ

4

*Проблемы
Мнения
Дискуссии
События*

[8]

2010

О. Г. Кишаковская

**ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПОЛИТИЧЕСКИХ ПАРТИЙ, КАК
ОСНОВА ИХ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ: МЕТОДОЛОГИЯ
ПРОБЛЕМЫ**174

V. ТЕХНИЧЕСКИЕ ЗНАНИЯ И ТЕХНОЛОГИИ186

В. А. Игнатюк, С. С. Ничипоренко

**СТАРЕНИЕ И ПРОЦЕССЫ СТРУКТУРНОЙ РЕЛАКСАЦИИ В
СТЕКЛАХ**186

А. В. Зорин, И. В. Лукиянчук, М. А. Медков, В. В. Пермяков,
В. С. Руднев, Н. И. Стеблевская

**НЕКОТОРЫЕ ВИДЫ КАТАЛИТИЧЕСКИХ
НЕЙТРАЛИЗАТОРОВ, ПОЛУЧАЕМЫХ ЭКСТРАКЦИОННО-
ПИРОЛИТИЧЕСКИМ МЕТОДОМ**191

В. М. Гриняк

**ИДЕНТИФИКАЦИЯ ОПАСНЫХ СИТУАЦИЙ В СИСТЕМАХ
УПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЕМ СУДОВ**197

В. Я. Герасименко

РАЗВИТИЕ ЛАКОКРАСОЧНЫХ СИСТЕМ DU PONT208

Е. Ф. Чубенко

**ОПРЕДЕЛЕНИЕ КРИТИЧЕСКИХ ЧИСЕЛ ОБОРОТОВ ВАЛОВ
МАШИН**214

VI. УНИВЕРСИТЕТ: СОБЫТИЯ И ФАКТЫ228

VII. SUMMARY236

УДК 519.68:15:681.5

В. М. Гриняк¹

ИДЕНТИФИКАЦИЯ ОПАСНЫХ СИТУАЦИЙ В СИСТЕМАХ УПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЕМ СУДОВ

Статья посвящена обеспечению безопасности движения в акваториях морских портов. Приведены формализованные представления безопасности движения, сводящиеся к четырёхуровневой системе, ориентированной на экспертные управленческие решения и повышение устойчивости по отношению к проблеме генерации ложных выводов.

Ключевые слова: информационные технологии, управление движением судов, безопасность движения.

Обеспечение навигационной безопасности движения судов является актуальной проблемой эксплуатации водных транспортных путей. В зонах высокой интенсивности движения основными средствами её решения служат бортовые и береговые системы управления движением судов (СУДС), представляющие собой особый инструмент информирования судоводителя о возможном наступлении опасной ситуации (столкновении).

Хотя действующие отечественные и международные правила прямо регламентируют, что управление судном есть исключительное право его капитана, они, наряду с этим, также предписывают применение автоматизированных средств сбора и обработки навигационной информации и выработки в случае опасности возможных способов её разрешения.

Генерация тревожного сигнала по какому-либо объекту или их группе служит указанием судоводителю (и/или оператору СУДС), на основании которого он принимает (или не принимает) решение об изменении курса и скорости движения.

Множество допустимых управленческих решений, способных обеспечить безопасное движение, зависит от целого ряда факторов, определяемых конкретной навигационной обстановкой: скоростей судов, расстояния между ними, их размеров, маневренности, характеристик траектории и др. Это, а также то обстоятельство, что непосредственное

¹ © Виктор Михайлович Гриняк, доцент кафедры Информационных систем и компьютерных технологий Института информатики, инноваций и бизнес-систем Владивостокского государственного университета экономики и сервиса, ул. Гоголя, 41, г. Владивосток, Приморский край, 690014, Россия, E-mail: Viktor.Grinyak@vvsu.ru.

установили
(рис. 3), в
Эти отводы
ия перепада
ь-копелевые
вших газов.
э закрывали
ке болтами.

Таблица 2

«Двигатель»

X, %	
CO	C _x H _y
17.9	23.7
25.4	33.3

результаты
или покрыты
собенностями
бензинового

ний, образцы
, так и C_xH_y.
(23,7-33,3 %),
и значениями
е, эти данные
лизаторов при
ых значений,

А.В. и др. //

//Химическая

аролитический
М.: КомКнига,