

УДК 656.223.073:656.212(571.55)

АНАЛИЗ РАБОТЫ С МЕСТНЫМИ ВАГОНАМИ НА СТАНЦИИ БЕЛОГОРСК

ANALYSIS OF WORK WITH LOCAL WAGONS AT STATION BELOGORSK

©Ильинов С. М.,

Дальневосточный государственный
университет путей сообщения,
г. Хабаровск, Россия, sergey.ilinov.96@mail.ru

©Ilinov S.,

Far Eastern State Transport University,
Khabarovsk, Russia, sergey.ilinov.96@mail.ru

©Какунина А. Г.,

Дальневосточный государственный
университет путей сообщения,
г. Хабаровск, Россия

©Kakunina A.,

Far Eastern State Transport University,
Khabarovsk, Russia

Аннотация. Местная работа — это работа по обеспечению погрузки и выгрузки вагонов. Она включает развоз местного груза по станциям выгрузки и порожних вагонов по станциям погрузки, подачу вагонов к грузовым фронтам, сбор погруженных вагонов и порожних вагонов из-под выгрузки. Также организация местной работы должна быть увязана с решением других эксплуатационных задач, например с реконструкцией станции или с задачей по пропуску транзитных вагонопотоков.

Abstract. Local work is the work to ensure the loading and unloading of wagons. It includes the export of local cargo via unloading stations and empty wagons to loading stations, the supply of wagons to freight fronts, the collection of loaded wagons and empty wagons from unloading. Also, the organization of local work should be linked to the solution of other operational tasks, for example, with the reconstruction of the station or with the task of missing transit wagons.

Ключевые слова: транспортный узел, железнодорожный путь необщего пользования, эксплуатационные показатели, местный вагон, простой местного вагона, сортировочная горка.

Keywords: transport junction, railroad for non-public use, operational indicators, local wagon, simple local wagon, sorting slide.

Введение

Характер работы станции Белогорск определяется организацией пропуска поездов различных категорий и обслуживанием сборных и вывозных поездов, с которыми прибывают вагоны под погрузку–выгрузку, а также обслуживанием путей необщего пользования [1].

В статье проведен анализ показателя «простой местного вагона» и факторов влияющих на местную работу на станции Белогорск.

Материалы исследования

Простой вагонов учитывают отдельно по трем категориям рабочего парка: транзитным без переработки, транзитным с переработкой и местным вагонам. К местным относят вагоны, проходящие на данной станции погрузку, выгрузку, сортировку груза, перегруз на другую колею или суда, перегруз в другой вагон из-за технической или коммерческой неисправности вагона. Время простоя вагона считают от момента прибытия вагона на станцию или перечисления из нерабочего парка в рабочий до момента отправления со станции или исключения его из рабочего парка [1].

Белогорск является крупным транспортным узлом Дальнего Востока, расположенным на пересечении транспортных коридоров: Транссиб, федеральная трасса «Амур», автомагистраль «Белогорск-Благовещенск». Город стоит на линии железнодорожной магистрали Москва-Владивосток и линии с тепловозной тягой Белогорск-Благовещенск.

Станция Белогорск является односторонней участковой внеклассной станцией с комбинированным расположением парков, с комбинированным расположением главных путей. На станции Белогорск расположены: локомотивное депо, эксплуатационное вагонное депо, ремонтное вагонное депо, дистанция пути, дистанция сигнализации, централизации и блокировки, региональный центр связи, дистанция погрузочно-разгрузочных работ, дирекции по обслуживанию пассажиров в дальнем и пригородном сообщении. Путевое развитие станции включает в себя: Грузовой приемо-отправочный парк (Г ПО), Пассажирский приемо-отправочный парк (ПОП), Парк местных вагонов (ПМВ), Приемо-отправочный парк А (ПО А), Приемо-отправочный парк Б (ПО Б), Сортировочно-отправочный парк (СОП). Парки расположены комбинированно.

Схема железнодорожной станции Белогорск приведена на Рисунке 1.

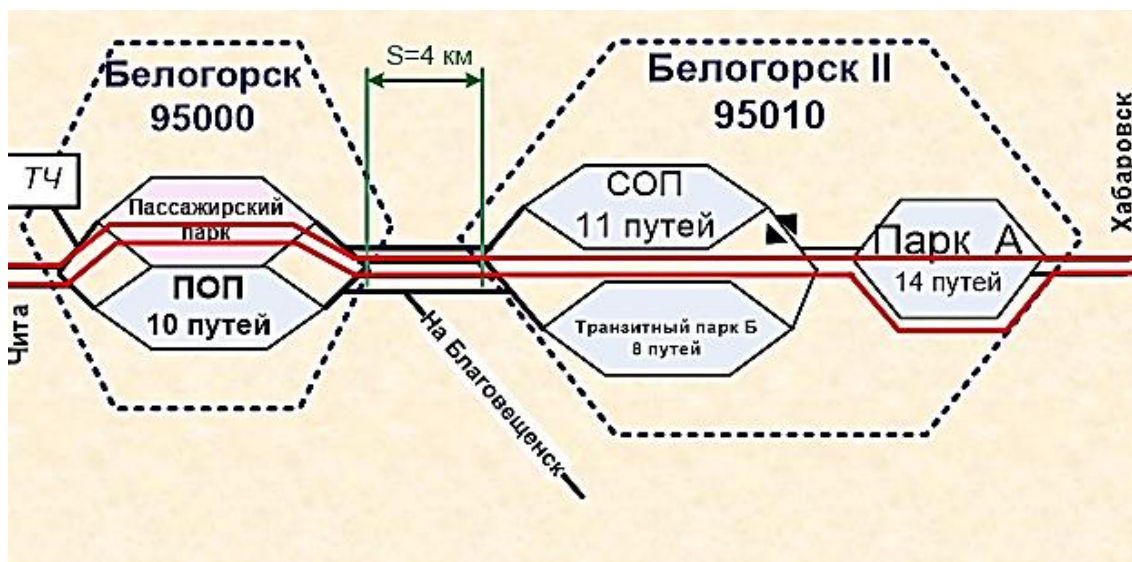


Рисунок 1. Схема железнодорожной станции Белогорск

В настоящее время популярность ж/д перевозок в Белогорске достаточно популярны. Связано с высоким уровнем развития промышленности города и тем фактом, что согласно Постановлению Правительства РФ от 21 августа 2015г. №875 Белогорск является территорией опережающего социально-экономического развития (ТОР) [2].

Город находится на юге Амурской области, которая отличается благоприятными агроклиматическими условиями для развития сельского хозяйства. Также экономика города

представлена торговлей, строительством, производством и распределением тепловой энергии. О развитии грузоперевозок также свидетельствует факт продления соглашения о сотрудничестве между ОАО «РЖД» и правительством Амурской области. В рамках этого соглашения планируется реализация проектов по реконструкции станций Амурской области, в том числе станции Белогорск [3].

Станция Белогорск работает с 23 путями необщего пользования, принадлежащие различным предприятиям.

Предприятия, на которых сосредоточен основной объем местной работы (количество выгруженных и погруженных вагонов) за 2017 год, представлены на Рисунке 2.

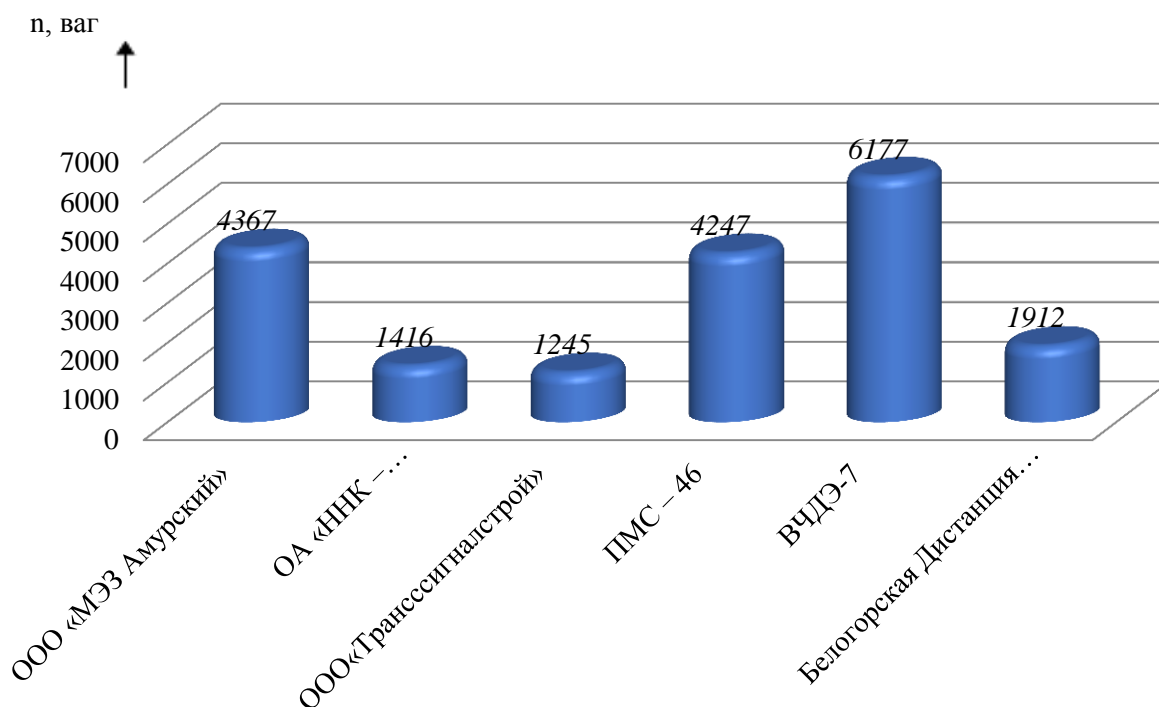


Рисунок 2. Предприятия с основными объемами местной работы

Динамика погрузки вагонов на путях необщего пользования, примыкающих к станции Белогорск, представлена на Рисунке 3.

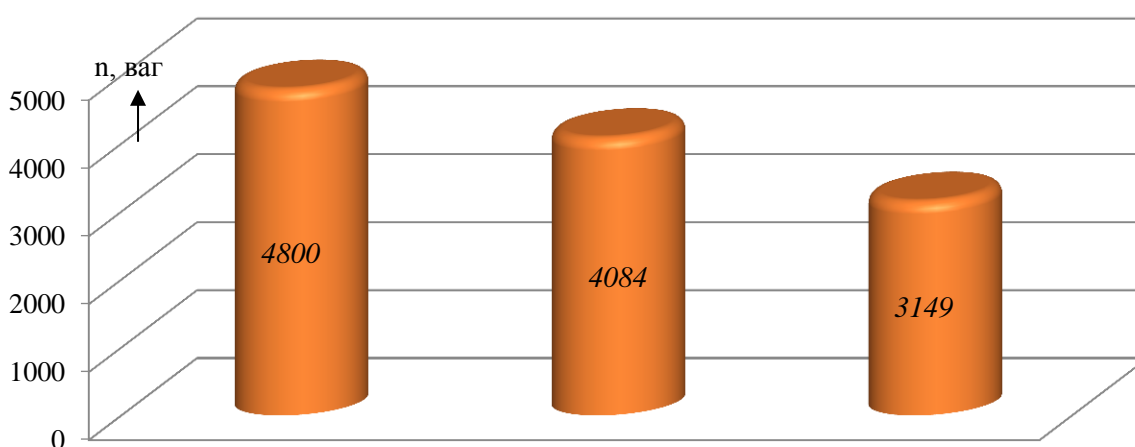


Рисунок 3. Динамика погрузки вагонов на станции Белогорск

На основании диаграммы можно сделать вывод, что погрузка вагонов на 2017 год снизилась. Снижение погрузки вагонов объясняется тем, что ПМС-46 перестал осуществлять погрузку щебня на станции Белогорск. С 2017 года вся погрузка происходит на станции Екатеринославка.

Результаты и предложения

Работа с местными вагонами на станции занимает одно из ведущих мест. Важнейшим показателем эксплуатационной работы станции является простой местного вагона. Его превышение приводит к затруднению нормальной работы станции, снижает пропускную способность станции и способствует повышению оборота вагона и рабочего парка вагонов. Основной объем местной работы сосредоточен на станции Белогорск II, здесь же находится горка малой мощности.

Норма и фактическое выполнение показателя «простой местного вагона», в часах, представлены на Рисунке 4.

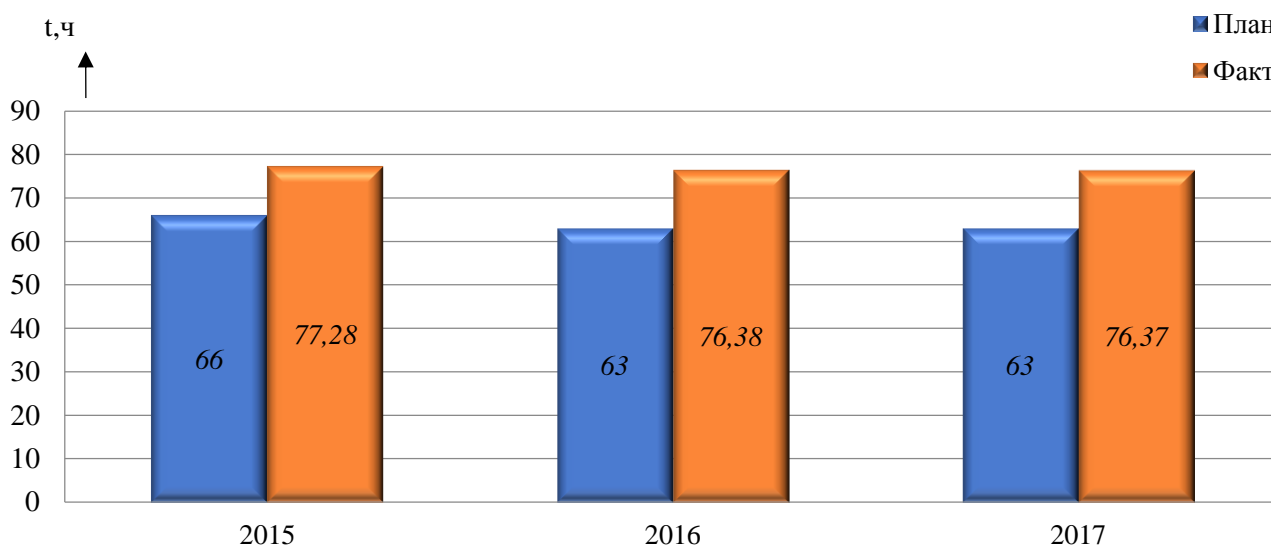


Рисунок 4. Простой местного вагона станции

Согласно данным, представленным на Рисунке 4, можно сделать вывод, что нормы простоя местного вагона не выполняются в период с 2015 по 2017 гг. Следует отметить, что простой местного вагона не выполняется по элементам: от прибытия до подачи и простоя вагона под грузовыми операциями.

Основные причины, влияющие на завышение времени нахождения вагона от прибытия до подачи:

- отвлечение маневровых локомотивов на маневровую работу по уменьшению длины нечетных транзитных поездов;
- отвлечение маневровых локомотивов на маневровую работу по отцепки технически неисправных вагонов в транзитных поездах;
- отвлечение маневровых локомотивов на маневровую работу по обработке пассажирских и почтово-багажных поездов;
- отсутствие организации выгрузки в ночное время, в выходные и праздничные дни на железнодорожных путях необщего пользования частных предприятий.

Основные причины, влияющие на завышение времени нахождения вагона под грузовыми операциями:

- непредвиденные технические неисправности;
- продолжительное оформление перевозочных документов;
- отсутствие организации выгрузки в ночное время, в выходные и праздничные дни на железнодорожных путях необщего пользования частных предприятий.

Заключение

В статье рассмотрена техническое оснащение станции, работа с путями необщего пользования, проведен анализ показателя «простой местного вагона», предложены мероприятия по улучшению фактического значения рассмотренного показателя [4-7].

Для предотвращения увеличения времени простоя местного вагона и оптимизации работы станции возможно рассмотрение следующих мероприятий: сокращение враждебных и режущих маршрутов при надвиге составов на горку; реконструкция и обновление горочного комплекса; введение дополнительных маневровых локомотивов.

Список литературы:

1. Кудрявцев В. А. Основы эксплуатационной работы железных дорог. М.: Academia, 2005. 352 с.
2. Сериков С. Г. Территория опережающего социально-экономического развития как инструмент достижения устойчивого сбалансированного развития Амурской области // Сибирская финансовая школа. 2017. №. 5. С. 9-13.
3. Вивдыч М. А. Железнодорожное строительство на Дальнем Востоке в конце XIX начале XX века // Гуманитарный вектор. Серия: Педагогика, психология. 2011. №. 3. С. 40-44
4. Федоров Ю. Н. Оценка перспектив развития железнодорожной инфраструктуры России // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. 2011. №. 3 (34). С. 4-7
5. Метелкин П. В., Мурашов В. А. Развитие инфраструктуры на восточном полигоне железнодорожной сети России // Вестник университета. 2015. №. 2. С. 28.
6. Козлова В. П. Системная оценка экономической эффективности инвестиционных проектов на транспорте. М.: ВИНТИ РАН, 2006. 152 с.
7. Персианов В. А. Транспортная политика России: ситуационный анализ, исторический опыт, проблемные вопросы. М.: Северное сияние, 2010. 596 с.

References:

1. Kudryavtsev, V. A. (2005). Basics of operational work of railways. Academia.
2. Serikov, S. G. (2017). Territory of advanced socio-economic development as an instrument to achieve sustainable balanced development of the Amur Region. *Siberian Financial School*, (5), 9-13.
3. Vivdych, M. A. (2011). Railway construction in the Far East in the late XIX beginning of the XX century. *Humanitarian vector. Series: Pedagogy, psychology*, (3). 40-44.
4. Fedorov, Yu. N. (2011). Evaluation of the prospects for the development of the railway infrastructure in Russia. *Transport of the Russian Federation. Journal of Science, Practice, Economics*, 3 (34). 4-7.

5. Metelkin, P. V., & Murashov, V. A. (2015). Development of infrastructure on the eastern range of the railway network of Russia. *University Bulletin*, (2). 28.
6. Kozlova, V. P. (2006). System assessment of economic efficiency of investment projects in transport. Moscow: VINITI RAS, 152.
7. Persianov, V. A. (2010). Transport policy of Russia: situational analysis, historical experience, problematic issues. M.: Northern Lights, 596.

*Работа поступила
в редакцию 08.04.2018 г.*

*Принята к публикации
12.04.2018 г.*

Ссылка для цитирования:

Ильинов С. М., Какунина А. Г. Анализ работы с местными вагонами на станции Белогорск // Бюллетень науки и практики. 2018. Т. 4. №5. С. 296-301. Режим доступа: <http://www.bulletennauki.com/ilinov> (дата обращения 15.05.2018).

Cite as (APA):

Ilinov, S., & Kakunina, A. (2018). Analysis of work with local wagons at station Belogorsk. *Bulletin of Science and Practice*, 4(5), 296-301.