

ОСОБЕННОСТИ РАБОТЫ СОРТИРОВОЧНЫХ СТАНЦИЙ В ПЕРИОД ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ «ОКОН»

А. А. КОРОЛЬ

Самарский государственный университет путей сообщения, Российская Федерация

За последнее десятилетие в сфере железнодорожного транспорта произошли значительные изменения не только в организационно-правовой структуре железных дорог, но и во внешней по отношению к транспорту среде.

Это во многом предопределило появление новых требований к железнодорожным перевозкам со стороны грузовладельцев, пассажиров, операторских компаний. Тесное взаимодействие и сотрудничество с грузовладельцами показывает, что сегодня приоритетным для большинства клиентов является вопрос своевременности доставки, который они формулируют как «доставка точно в срок», и только потом вступает фактор стоимости перевозки.

Одной из ключевых задач для обеспечения надежной работы железнодорожного транспорта, наряду с обеспечением безопасности движения, является безусловное выполнение графика движения поездов. Наибольшие риски не соблюдения графика обусловлены значительной потребностью времени на ремонт и обслуживание инфраструктуры.

Железнодорожная инфраструктура является комплексом трудоемких и дорогостоящих сложных технических средств. Затраты на содержание и ремонт инфраструктуры формируются, исходя из потребностей перевозочного процесса.

При перспективном увеличении объема перевозок, проблема с предоставлением «окон» для ремонтно-строительных работ и снижением пропускной способности становится наиболее актуальна, особенно для участков железных дорог с высокой грузонапряженностью.

Потери, возникающие при производстве работ в «окно», связаны с задержками движения, которые вызваны ненадлежащим состоянием железнодорожного полотна, ограничением скорости движения, выполнением работ по текущему содержанию пути, а также недостаточным уровнем качества самих путевых работ.¹⁾

При производстве ремонтно-строительных работ в «окно» производственные службы отдают предпочтение ремонту на перегонах, а на станциях – по остаточному принципу. Это в свою очередь значительно влияет на показатели работы станции, а именно технические станции являются ключевым звеном успешной работы железнодорожного комплекса.

Снижение показателей работы станции происходит по нескольким причинам. Во-первых, вследствие того, что перед началом «окна» происходит, отправление техники для производства ремонтных работ, а также её возврат на места базирования после их окончания. Во-вторых, вследствие отмены точек отправления для грузовых поездов, то есть повышение простоя транзитных поездов и поездов своего формирования. Соответственно, ухудшаются все показатели работы станции: количество отправленных вагонов уменьшается, количество вагонов рабочего парка на станции возрастает, увеличивается простой транзитных вагонов с переработкой и без переработки, ввиду чего снижается пропускная способность станции, также затрудняется роспуск вагонов с сортировочной горки и количество выставленных поездов из сортировочного парка в парк отправления. Еще одним существенным недостатком является длительное действующее ограничение скорости. Так, ограничение до 40 км/ч по одному пути станции приводит к занижению скорости движения поездов на всем перегоне. Всё это приводит к сбою в графике движения поездов и как следствие невыполнение сроков доставки грузов.

Исходя из этого, для обеспечения пропуска поездов без сбоев и своевременной доставки грузов, необходимо решить задачу выполнения пропускной способности железнодорожных участков во время ремонтно-строительных работ, суть которой сводится к четкому планированию и определению количества, порядка проведения и самое главное продолжительности предоставляемых «окон».

¹⁾Романова, П. Б. Влияние ремонтно-строительных работ на пропускную способность сортировочных станций / П.Б. Романова, А.А. Король // Инновационные факторы развития Транссиба на современном этапе Ч.1. – СГУПС, 2012. – 383 с.