

Показателями выгрузки вагонов для станции являются: подача вагонов под выгрузку (прогноз, план, факт), выгрузка вагонов (прогноз; план; факт), издержки (план, факт). Прогноз показателей выгрузки формируется автоматически.

Сформированные коды причин корректировки являются основанием отнесения ответственности за невыполнение прогноза показателей на начальника станции (ДС), Район управления (РУ), дистанцию пути (ПЧ), локомотивное депо (ТЧ), ветвевладельца, грузополучателя, грузоотправителя или освобождения от ответственности.

После окончания плановых суток на основании анализа выполнения показателей выгрузки осуществляется распределение ответственности по группам, рассчитываются фактические издержки организации выгрузки.

На уровне РУ формирование проектов показателей организации выгрузки осуществляется на основании прогноза и проекта показателей выгрузки и оперативной обстановки, сложившейся на участках и станциях отделения.

Показателями организации выгрузки РУ являются: развоз транзитных местных вагонов (прогноз, факт), развоз местных вагонов (прогноз, факт), подача вагонов под выгрузку (прогноз, план, факт), выгрузка вагонов (прогноз, план, факт), издержки (план, факт).

Прогноз развоза транзитных и местных вагонов формируется автоматически как сумма прогнозов и проектов планов подачи и выгрузки сформированных на станциях отделения выгрузки.

На дорожном уровне формирование проектов показателей организации выгрузки осуществляется на основании прогноза и проекта показателей и оперативной обстановки сложившейся на отделениях и станциях дороги.

Дорожными показателями выгрузки являются: развоз местных вагонов транзитными отделениями (прогноз, факт), развоз местных вагонов отделениями выгрузки (прогноз, факт), подача вагонов под выгрузку (прогноз, план, факт), выгрузка вагонов (прогноз, план, факт), издержки (план, факт).

На линейном уровне контроль выполнения утвержденных показателей организации выгрузки осуществляется в режиме «Контроль» АРМ АСУ ОБГ.

Контролируется: выполнение утвержденных показателей организации выгрузки, порядок формирования групп вагонов под выгрузку, качество корректировки срока доставки груза, время уведомления грузополучателей о подаче вагонов под выгрузку.

На уровне РУ и дороги в процессе организации выгрузки прогноз-план показателей развоза транзитных и местных вагонов корректируется автоматически по факту выполнения технологических операций в логистической цепи доставки груза. Результаты корректировки и рассчитанные издержки отражаются в журнале «Отчет о выполнении плана развоза вагонов».

На основании фактического выполнения плановых показателей (развоз, подача, выгрузка) рассчитываются фактические издержки.

По результатам анализа работы отделения дороги вырабатываются руководящие указания, направленные на улучшение работы отделения и станций. На основании анализа определяются проблемные станции и грузополучатели, не обеспечивающие своевременную выгрузку вагонов.

Предложенная функциональность и взаимодействие звеньев логистической цепи при организации грузовой работы позволяет повысить качество транспортного обслуживания грузовладельцев.

УДК 656.212.5

ФАКТОРЫ, ОТРИЦАТЕЛЬНО ВЛИЯЮЩИЕ НА РАБОТУ СОРТИРОВОЧНОЙ СТАНЦИИ

С. А. ЦЫГАНОВ

Самарский государственный университет путей сообщения, Российская Федерация

Работа железнодорожного транспорта в современных условиях требует сокращения потерь на всех стадиях перевозочного процесса, начиная от принятия груза к перевозке и до выдачи его грузополучателю. Одной из целевых задач компании ОАО «РЖД», утвержденных до 2015 года, является

повышение качества услуг и конкурентоспособности как на Российских, так и на международных рынках. Решением этой задачи, в первую очередь, является повышение эффективности эксплуатационной работы.

Важнейшую роль в эксплуатационной работе играют сортировочные станции. На современном этапе сортировочную станцию можно считать как сложный многофункциональный комплекс по организации продвижения вагонопотоков, технически объединяющий в себе предприятия станции [1]. От их устойчивой работы в перевозочном процессе зависит и деятельность железнодорожной сети в целом. Основной задачей сортировочных комплексов является беспрепятственное продвижение вагонопотока. На качество работы сортировочного комплекса существенное влияние оказывают внутренние факторы, определяемые уровнем развития системы и степенью использования технологий. На станции вагоны находятся порядка 60 % всего времени оборота. Показателем работы любой сортировочной станции является среднее время простоя транзитных вагонов с переработкой. Время нахождения вагонов на станции состоит из времени, расходуемого на выполнение последовательных операций по отдельным элементам процесса переработки.

К отрицательным факторам, влияющим на эффективность работы сортировочного комплекса, можно отнести:

– отсутствие регламента на количество подвижного состава, находящегося в отстои на путях станции, что приводит к затруднению движения и большой загрузенности сортировочных комплексов;

– ненадлежащее состояние перегонов, снижение участковой скорости и, как следствие, необходимость в большом количестве продолжительных путевых ремонтных работ, препятствующих продвижению вагонопотока;

– большая загрузенность элементов сортировочного комплекса в процессе переработки транзитного вагонопотока.

Также к отрицательным факторам можно отнести накопление избыточных вагонных парков на ряде полигонов сети. В настоящее время собственниками и операторами ежемесячно приобретается более 7 тыс. новых вагонов, и к концу текущего года их количество может превысить 1,150 млн и как следствие, приведет к нарушению условий взаимодействия в эксплуатационной работе, сокращению резервов пропускной способности инфраструктуры, росту протяженности «узких» мест, увеличению потребности в тяговых и энергетических ресурсах, и, как следствие, к ухудшению качественных показателей перевозочного процесса, снижению надежности доставки грузов и порожних вагонов.

В этой связи, сокращение времени нахождения вагонов на станции может существенно сократить срок доставки грузов. Следовательно, даст возможность сократить эксплуатационные затраты, повысить эффективность работы всего транспортного комплекса страны, приблизиться к решению одной из целевых задач компании.

Оптимизация продвижения вагонопотока с наименьшими затратами может быть достигнута за счет:

- совершенствования технологии работы сортировочных комплексов;
- сокращения простоя локомотивов на сортировочных комплексах;
- рационального использования подвижного состава и парка локомотивов;
- выработки четких критериев взаимодействия всех предприятий сортировочного комплекса;
- выполнения значительных объемов строительных работ по реконструкции сортировочных станций;
- минимизации времени при производстве подготовительно-заключительных работ в «окно».

Предложенные мероприятия позволят оптимизировать продвижение вагонопотока на сортировочной станции, что повлечет сокращение простоя вагонов и ускорит перевозочный процесс на всей сети железных дорог. И, как следствие, это даст возможность уменьшить эксплуатационные расходы, повысить перерабатывающую способность сортировочных комплексов и снизить себестоимость перевозки.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Романова, П.Б. Работа сортировочного комплекса с вагонами разных форм собственности / П. Б. Романова, Н. А. Муковнина // Железнодорожный транспорт. – 2009. № 1. – С. 54–56.