

ПОТРЕБНЫЙ УРОВЕНЬ ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПОТЕНЦИАЛА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ УСТОЙЧИВОГО ПРОПУСКА ТРАНЗИТНОГО ГРУЗОПОТОКА

Перевозочный потенциал железнодорожного транспорта представляет собой максимальный объем перевозок, который может освоить железная дорога при существующем (или возможном) техническом оснащении инфраструктуры, наличном парке подвижного состава и установленной единой технологии перевозочного процесса (ЕТПП) [1].

В зависимости от достижения целевых показателей перевозки в грузовом движении интегрированными критериями перевозочного потенциала железнодорожного транспорта могут выступать:

- объем погрузки (вагонов, тонн груза) на местах общего и необщего пользования;
- провозная способность (тонн груза) участков железнодорожной инфраструктуры;
- пропускная способность (пар поездов) участков железнодорожной инфраструктуры;
- перерабатывающая способность технических станций (вагонов).

Потенциал участков инфраструктуры и технических станций для железнодорожного транспорта в целом определяется с учетом маршрутов следования грузопотока, вагонопотока перевозчиков и маршрутов пропуска поездов в рамках ЕТПП по параллельным железнодорожным ходам.

Потребный потенциал наличия перевозочных средств оценивается по парку тягового подвижного состава и грузовых вагонов (контейнеров). Потребный парк поездных локомотивов может определяться по: полигонам обращения локомотивов (виду тяги); конкретным сериям локомотивов; поездо-участкам. Потенциал тяговых средств оценивается соответствием потребного и наличного парка поездных локомотивов.

Потребный потенциал наличия парка грузовых вагонов для каждого типа устанавливается на основе развернутого плана погрузки по всей номенклатуре грузов и определения дефицита или профицита инвентарного парка. Соответствие наличного парка (с учетом различных форм собственности и привлечения) устанавливается по отношению к потребности для обеспечения заявок на погрузку грузов клиентами.

Железнодорожный транспорт РБ должен обладать достаточным перевозочным потенциалом, который позволит обеспечить прогнозные объемы перевозок с учетом тенденций изменений структуры грузо- и пассажиропотока, а также обновления технического оснащения инфраструктуры и технологии организации движения и переработки вагонопотоков [2].

Анализ перевозочного потенциала железнодорожных участков показывает, что резерв пропускных способностей в грузовом движении изменяется от 20 до 80 %. При этом в месяц максимальных перевозок резерв пропускных способностей на восьми участках менее нормативных значений.

Анализ перевозочного потенциала 20 основных технических станций Белорусской железной дороги показывает, что резерв перерабатывающей способности ограничен по восьми станциям, в том числе по станциям, обслуживающих предприятия с массовой погрузкой грузов: удобрения, нефтепродукты, строительные материалы, а также по отдельным пунктам передачи вагонов между железнодорожными администрациями (ЖДА).

Анализ потенциала использования инвентарного парка под погрузку показывает, что в период увеличения объемов погрузки вагонов наблюдается дефицит по отдельным родам подвижного состава: крытым, полувагонам, цистернам, минераловозам и фитинговым платформам. Погашение дефицита осуществляется за счет использования вагонов собственников субъектов хозяйствования РБ и привлечение вагонов иных ЖДА.

Анализ потенциала использования тягового подвижного состава показывает, что превышен нормативный срок эксплуатации электровозов и тепловозов; резерв электровозов для обеспечения прогнозных объемов транспортной работы составляет менее 5 %, а резерв тепловозов – отсутствует.

Таким образом, имеются ограничения по перевозочному потенциалу железнодорожного транспорта, которые необходимо ликвидировать за счет системных мер: увеличение протяженности электрифицированных железнодорожных участков по основным направлениям международных перевозок грузов; увеличение перегрузочного потенциала железнодорожных станций на границе широкой и узкой колеи; обновление грузовых локомотивов, имеющих технические характеристики по вождению тяжеловесных грузовых поездов; обновление парка грузовых вагонов, обеспечивающих перевозки всей номенклатуры важнейших грузов; создание единой интегрированной автоматизированной системы управления перевозочным процессом, основанной на интеллектуальных технологиях и системах управления и ряд других.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Дубина, Ю. В.** Потенциал железнодорожного транспорта для обеспечения потребностей перевозок / Ю. В. Дубина, А. А. Ерофеев, В. Г. Кузнецов // Тихомировские чтения: Синергия технологии перевозочного процесса : материалы Междунар. науч.-практ. конф. – Гомель : БелГУТ, 2021. – С. 131–136.

2 **Дулуб, П. М.** Повышении эффективности эксплуатационной работы на Белорусской железной дороге / П. В. Дулуб // Тихомировские чтения: Синергия технологии перевозочного процесса : материалы Междунар. науч.-практ. конф. – Гомель : БелГУТ, 2021. – С. 13–19.

*V. KUZNETSOV, A. EROFEEV
Belarusian State University of Transport, Gomel*

**THE REQUIRED LEVEL OF TRANSPORTATION POTENTIAL OF RAILWAY
TRANSPORT TO ENSURE THE STABLE PASSAGE OF TRANSIT CARGO**