

УДК 656.225

Лашков О.В.

старш. викл. ДНУЗТ ім. ак. В. Лазаряна

ОРГАНІЗАЦІЯ МІСЦЕВОЇ РОБОТИ ЗАЛІЗНИЦЬ

В умовах невеликих обсягів перевезень при організації формування місцевих поїздів все частіше ставиться питання про ефективність об'єднання дільничного і збірного вагонопотоків. Труднощі, що вини-

кають при виборі форм організації збірно-дільничного потоку в поїзда знайшли відображення і в плані формування.

Найважливішим елементом експлуатаційної діяльності залізниць є місцева робота. До районів місцевої роботи належать станції і ділянки, які перебувають між сортувальними, дільничними та вантажними станціями, за якими розраховується план формування поїздів.

Місцева робота на залізницях включає багато аспектів і проблем, у тому числі:

- оперативне планування місцевої роботи; організацію місцевих вагонопотоків у поїзди;

- організацію розвезення місцевих вагонів, у тому числі збірними поїздами;

 - розрахунок числа збірних поїздів на ділянці;

 - вибір маневрових засобів на проміжних станціях;

- розрахунок доцільного числа опорних станцій на ділянці для відчеплення і причеплення вагонів при використанні диспетчерських локомотивів;

 - прискорення доставки вантажів у місцевому сполученні;

 - операції з вагонами на проміжних станціях та ін.

При наявності на ділянці збірного і дільничного вагонопотоків (надалі збірно-дільничний) існує, як відомо, три схеми організації дільничного потоку в поїзди – у разі відсутності вивізних поїздів на ділянці і – при їх наявності. У першій схемі дільничний потік і збірний відправляються в роздільних поїздах. У другій схемі – збірно-дільничний потік відправляється у спільних поїздах. У третій схемі – виділяється дільничне призначення і частина дільничного потоку використовується для поповнення збірних поїздів.

При наявності вивізних поїздів, тобто коли частина збірного потоку виділяється в самостійне призначення, схеми організації решти збірного потоку і дільничного аналогічні.

Кожна з наведених схем має свої переваги і недоліки.

Так, при відправленні збірного і дільничного потоку в спільних поїздах у порівнянні з роздільним відправленням, скорочується простій вагонів під накопиченням, прискорюється процес доставки вантажу вантажо-одержувачам, скорочується простій місцевих вагонів на проміжних станціях в очікуванні причеплення до збірного поїзду. Однак у той же час створюються найгірші умови для просування дільничного потоку.

Схема з додаванням дільничного потоку в збірні поїзда дозволяє знизити потребу в локомотивах і бригадах порівняно зі схемою роздільного відправлення збірного і дільничного потоків.

Вибір тієї чи іншої схеми залежить від потужності вагонопотоків і, в першу чергу, від потужності дільничного потоку. Прийнято вважати, що без будь-яких розрахунків дільничний вагонопотік виділяється в самостійне призначення, якщо його потужність дозволяє організувати приблизно 1,5–2 і більше повновагих або повносоставних поїздів на добу. При цьому частина потоку може додаватися в збірні поїзда при недостатньому потоці збірного призначення.

При менших вагонопотоках значно збільшується простій під накопиченням дільничного призначення. Якщо ж цей потік відправляти зі збірними поїздами, то час накопичення на состав зменшиться, проте ускладнюється просування дільничного потоку по ділянці.

Скорочення загального обсягу перевезень на залізницях вносить деяку невизначеність при виборі форм організації збірно-дільничного потоку в поїзда. Розробка рекомендацій, що дозволяють в залежності від ряду параметрів вибирати раціональні форми відправлення збірно-дільничного потоку, у тому числі за економічним критерієм, дозволить скоротити витрати, пов'язані з організацією поїздів та їх просуванням по ділянці, що відповідає загальній політиці ресурсозбереження.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Босов А.А. Рациональное распределение потоков на сети / А. А. Босов, П.В. Бех // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В.Лазаряна. – 2006. – Вип. 12. – С. 85–89.
2. Бутко Т.В. Модель поїздоутворення на основі ситуаційної системи прийняття рішення / Т.В. Бутко, О.В. Лаврухін // Східно-Європейський журнал передових технологій. – 2004. – № 3 [9]. – С. 30–33.
3. Савенко А.С. Малозатратная технология местной работы / А.С. Савенко, Г.И. Музыкина, П.В. Бех // Труды III междунар. научной конф. «Проблемы экономики транспорта». – Д.: ДИИТ. – 2003. – С. 173–174.
4. La Grande Ceinture, une ligne Sous pression. Організація місцевих перевезень у Франції // Vie rail et transp. – 1999. – № 2695. – 40s.
5. Міцуен Сігеки. Система управління місцевою роботою Залізничної ділянки / Міцуен Сігеки // «Сярьото денки». – 1987. – № 2. – С.25–29.