

<https://www.dw.com/uk/vidbudova-ukrainy-pid-chas-viiny-lyshe-kosmetychnyi-remont/a-61996008>

[2] Як розвиватимуть агроекспорт і три експортні артерії України – автотранспорт, Укрзалізниця та морські порти. Режим доступу: <https://agropolit.com/spetsproekty/976-yak-rozvivatimut-tri-eksportni-arteriyi-ukrayini--avtotransport-ukrzaliznitsya-ta-morski-porti>

[3] "Укрзалізниця" на военных рельсах. Режим доступу: <https://www.epravda.com.ua/rus/columns/2022/03/25/684660/>

[4] Війна коштує «Укрзалізниці» до 3 млрд грн щомісяця. Як не зупинитись під російськими обстрілами, втративши більше половини доходів. Режим доступу: <https://forbes.ua/inside/viyna-koshtue-ukrzaliznitsi-do-3-mlrd-grn-shchomisyatsa-yak-ne-zupinitis-pid-rosiyskimi-obstrilami-ta-vtrativshi-bilshe-polovini-dokhodiv-velike-intervyu-z-oleksandrom-kamishininim-10062022-6507>

УДК 656.212.5

УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЇ РОБОТИ ВИРІШАЛЬНИХ СТАНЦІЙ В ЗАЛІЗНИЧНОМУ ВУЗЛІ

IMPROVEMENT OF TECHNOLOGY OF OPERATING STATIONS IN THE RAILWAY NODE

Ю.О. Сорочук, Є.С. Строганова, канд. техн. наук К.В. Крячко
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

U. O. Sorochuk, E.S. Stroganova, PhD (Tech.) K.V. Kryachko
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Варіанти оптимального перерозподілу маневрової та сортувальної роботи між вантажними і технічними станціями при формуванні передаточних поїздів з можливістю урахування детального підбору окремих груп вагонів на певні вантажні фронти надають можливість раціонального використання сортувального пристрою та маневрових локомотивів, як на технічній, так і на вантажних станціях, також зменшення тривалості знаходження місцевого вагонопотоку під час виконання технологічних операцій в залізничному вузлі [1].

З метою удосконалення технології роботи вирішальних станцій виникає необхідність виявлення оптимальної технології, що дозволила б прийняття оперативних рішень, направлених на зменшення обороту вагонів, що від навантаження до наступного навантаження розташовуються на вантажних станціях більше половини часу і понад 40% - на технічних станціях, що їх обслуговують.

Незважаючи на постійне скорочення обсягів вантажних перевезень, що за останні три роки щорічно складало більше 10%, попит на залізничні послуги не скорочується, але цілий ряд причин викликає суттєві збитки. Так 91,5% маневрових локомотивів використовується з перевищенням нормативним строком експлуатації; із 111200 вантажних

вагонів 32% знаходиться в неробочому парку, а 56,5% використовується з простроченим нормативним терміном; середній знос вантажних вагонів досягає 90%; тривалість виконання основних операцій з поточного утримання цих вагонів на 40-60% перевищує всі заплановані норми [2].

Із загального часу знаходження вагонів на вантажних станціях близько 70% припадає на простої очікування по накопиченню подач, подавання, розставлення і на міжопераційні простої під час їх виконання та проведення вантажних робіт.

Значно більшу тривалість знаходження вагонів займають вантажні станції, які мають один маневровий локомотив, або не мають його зовсім. На таких станціях, як правило, проектується незначний колійний розвиток і робота по підбиранню груп вагонів на окремі вантажні фронти викликає величезні простої. За своїм основним призначенням вантажні станції повинні виконувати операції з вивантаження та навантаження, а сортувальну роботу було б потрібно здійснювати на технічних станціях.

Витрати часу по закінченню формування составів через гірку на сортувальній станції в залежності від числа груп вагонів у составі в рази менше, ніж на вантажній станції. Враховуючи той факт, що собівартість переробки одного вантажного вагона на технічній станції в 5-6 разів менше ніж на вантажній, економічно доцільно було б закінчення формування з підбиранням груп вагонів по окремих вантажних фронтах здійснювати на сортувальних станціях.

[1] План модернізації України: від кризи до економічного зростання / Федерація роботодавців України. – К., 2015. – 225 с.

[2] Норми експлуатаційних витрат по «Укрзалізниці», Транспорт. 2017. 95 с.