

ОПТИМИЗАЦИЯ РАБОТЫ НА ПРИМЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ОРСК

Береглезов Антон Валерьевич

студент Оренбургского института путей сообщения, филиал ФГБОУ ВО Приволжский государственный университет путей сообщения, РФ, г. Оренбург

Аннотация. В статье представлены методы улучшения станций на примере железнодорожной станции Орск Южно-Уральской железной дороги – филиала ОАО «РЖД». Рассмотрена характеристика бережливого производства на предприятиях железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: характеристика работы, энергетические ресурсы, железнодорожной станция.

На любом предприятии проходят программы бережливого производства, которые характеризуются улучшением производственных процессов с экономией времени и минимизацией затрат.

Бережливое производство железнодорожных станций предполагают изменение технологии работы, оптимизацию операций на станции с рациональным использованием временных и энергетических ресурсов.

Под временными ресурсами принято понимать уменьшение простоя вагонов, а под энергетическими – дизельное топливо, используемое для маневровых локомотивов. Соответственно, чем меньше маневровых передвижений, тем больше экономия на топливе. Рассмотрим улучшение работы станции на примере станции Орск.

Станция Орск является односторонней сортировочной межгосударственной передаточной внеклассной станцией с комбинированным расположением парков.

Станция имеет пять парков. Парки «Г», «С», «В», расположены последовательно, параллельно парку «С» расположен парк «А», последовательно парку «А» расположен парк «О».

В виду занятости путей парка составами, простаивающими в ожидании отправления, в сортировочном парке простояло 1474 поезда, время простоя составило 2585,7 часа. Это на 15% больше, чем в прошлом году. Рассмотрим подробнее на рисунке 1.

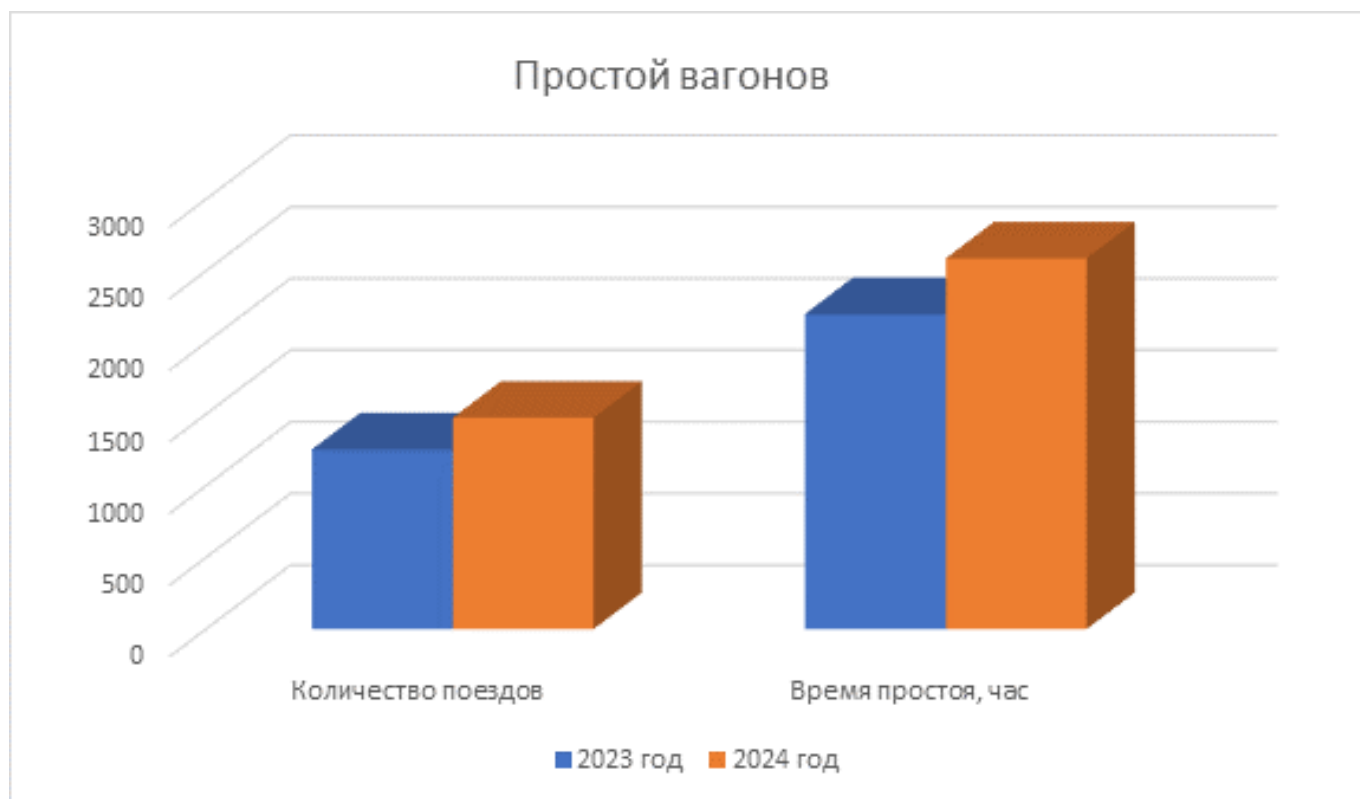


Рисунок 1. Простой вагонов в ожидании отправления

Для исключения высокого простоя на станции необходимо переоборудовать парк «Г», а именно установить выходной сигнал на путях парка в четном направлении. На путевом посту 337 км. восстановится съезд между четными и нечетными путями, что позволит отправлять четные поезда без повторной выставки в парк «В». Перегон п/п оборудован двусторонней автоблокировкой и позволит организовать движение в двух направлениях.

Поезда на Кандыгаши и Новотроицк переставляются в горочный парк, пути для сортировочной работы будут свободны, а затем порожние вагоны отправляются на перегон с путей парка «Г».

Данное улучшение позволит сократить простой вагонов на станции, исключить лишние маневровые передвижения от перестановки составов из парка в парк, а также снизить топливные расходы.

Список литературы:

1. Косов В. В., Лившиц В. Н., Шахназаров А. Г. Методические рекомендации по оценке эффективности инвестиционных проектов (вторая редакция). Официальное издание – М.: Экономика, 2020. – 421 с.