

ВЕКТОР ДВИЖЕНИЯ

Сердце сети

СОРТИРОВОЧНЫЕ СТАНЦИИ ВЫХОДЯТ НА НОВЫЙ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ УРОВЕНЬ РАЗВИТИЯ

Сортировки по праву считаются ключевым звеном в организации эксплуатационной работы всей сети. Их роль особенно возрастает в условиях постоянного роста вагонных парков при замедлении или даже сокращении объемов погрузки. Непроста сортировочные станции называют сердцем сети, которое задаёт ритм всему движению на инфраструктуре.

За опытом в Саксонию

Первые предпосылки появления крупных сортировочных станций связаны с развитием рыночной экономики в России, особенно после реформы 1861 года. Быстрый рост грузооборота, сопутствующие трудности в его освоении в связи с недостаточным путевым развитием сети обусловили и необходимость строительства таких станций.

Проектирование и строительство первой в России специализированной сортировочной станции началось в 1877 году в Санкт-Петербурге. Тогда на станции Петербург, расположенной на месте нынешней станции Санкт-Петербург-Главный, где выполнялись операции с пассажирскими поездами и грузовая работа, потребовалось отделить грузовые операции от сортировочных. Ежедневно станция Петербург в силу своего расположения и недостаточной длины путей могла обеспечить разгрузку до 800 вагонов, а не 1200 и более, прибывающих с линии. Руководством дороги был откомандирован в Саксонию агент для изучения опыта сортировочной работы на немецких магистралях.

Затем выбрали площадку на расстоянии на 6–8 вёрст от Московского вокзала шириной 235 м и длиной 2 км. Из шести рассматриваемых вариантов был утверждён вариант двусторонней сортировочной станции с парками прибытия, сортировочным и отправления. Для ускорения расформирования поездов уложили наклонные пути, ставшие теперь двумя горками № 3 и № 4.

Станция была введена в строй 22 октября 1879 года. В то время на её путях перерабатывалось 4 поезда в сутки, работало более 140 человек.

В 1907 году Министерство путей сообщения обратилось в Государственную думу с просьбой утвердить стоимость работ по переустройству станции, что было вызвано возросшими потоками грузов, особенно для порта. В проекте предусматривалось устройство сортировочных горок взамен наклонных выгужных путей, последовательное расположение парков приёма, сортировки и отправления в обеих системах, частичная перекладка главных путей по новой трассе. С тех пор станция пережила несколько реконструкций.



ФОТО: ТАБЕЛЪ ТОРПАНОВО

ТЕПЕРЬ БЕЗ БАШМАЧНИКОВ

По решению МПС в послевоенные годы станция становится полигоном для испытания внедряемых технологических новинок. Так, в 1959–1960 годы для ускорения доставки поездных документов из парка было уложено 9 км линий пневмопочты. В 1964 году четная сортировочная горка была автоматизирована и стала работать без башмачников. Ещё через три года введено в постоянную эксплуатацию горочное программно-задающее устройство. В 1968–1970 годах с созданием единой центральной технической конторы на станции перешли на отпуск по сортировочному листку без меловой разметки. Впервые на сети МПС натуральный лист начал составляться с помощью ЭВМ. В 1985 году, опять же впервые в стране, внедрена автоматизированная система управления сортировочной станцией (АСУ СС). В 90-е здесь был завершён комплекс работ по централизации всех стрелочных переводов. Впервые на сети при модернизации устройств маршрутной релейной централизации (МРЦ) установлено выносное табло на светодиодах. Работа по модернизации станции активно велась и в 2000-е годы. Так, в 2005 году была внедрена новая микропроцессорная централизация с ликвидацией парка Обухово-2 ввиду слияния с парком № 2.

В 1989 году на станции удалось добиться самых высоких показателей по вагонообороту и

ропуску вагонов. В то же время уже в 2007 году там же производительность труда оказалась практически идентичной. Конечно же, сказалось уменьшение численности работников. Тем не менее, определяющими факторами стали изменение технологии, технической оснащённости станции, а самое главное – совершенствование профессиональных навыков специалистов.

НЕ МЕСТО ДЛЯ ПРОСТОЯ

Сегодня на сети насчитывается 57 сортировочных станций, 32 из которых, исходя из объёма их работы и значения для сети, отнесены к важнейшим. В текущем году станции работают в условиях увеличения объёма пропуска и переработки вагонов. За 5 месяцев вагонооборот вырос к уровню 2013 года на 3%, что неудивительно даже несмотря на снижение погрузки на сети, ведь вагонный парк постоянно растёт.

Наибольший объём работы выполняют такие станции, как Екатеринбург-сортировочный, где вагонооборот в этом году составил 22,5 тысячи вагонов в среднем в сутки, Челябинск-Главный и Санкт-Петербург-сортировочный-Московский, где ежедневно распускается более 8 тыс. вагонов.

Следует отметить также станции Смоленск-сортировочный и Москва, где достигнуты наилучшие результаты по основному качественному показателю работы – простою транзит-

Именно сортировки делают общую погоду на сети

ного вагона с переработкой: 9,7 часа и 10,1 часа соответственно. Успешная работа этих, а также станций Северной, Юго-Восточной и Красноярской дирекции управления движением позволила за 5 месяцев этого года снизить данный показатель по сети на 5% к уровню 2013 года.

Но этого недостаточно, поэтому в 2014 году реализуется целый комплекс корректирующих мер по улучшению работы станций. В первом квартале на всех дорогах проведены технико-технологические советы, на которых были выработаны меры по снижению инфраструктурных ограничений в работе станций, в т.ч. повышению скоростей движения, совершенствованию внутридорожных планов формирования, улучшению планирования эксплуатационной работы и оптимизации использования тяговых ресурсов на полигонах. Эти планы должны являться основой системной работы по поэтапному повышению качества работы.

ЗАИМСТВУЯ ИНТЕЛЛЕКТ

С учётом современного уровня развития информационно-управляющих технологий в процессах планирования работы сортировочных станций и реализации этих планов уже не актуально полностью полагаться на опыт и способности человека: слишком много факторов необходимо учесть. На помощь при-

ходят инновационные системы управления, такие, как ИТАУР. О ней неоднократно рассказывалось на страницах «Гудка». В текущем году преимущества новой системы оценят работники станций Санкт-Петербург-сортировочный-Московский, Волховстрой и Екатеринбург-ИСУЖТ (интеллектуальная система управления железнодорожным транспортом). Руководители диспетчерских центров и станций получают возможность достоверно планировать эксплуатационную работу не на сутки, как сейчас, а на 3–7 суток вперёд: определять необходимое количество поездных локомотивов определённых серий и локомотивных бригад, потребность в маневровых локомотивах, осмотрщиках вагонов, приёмщиках поездов, составителях с детализацией по сменам (день/ночь). Разрабатываемая система будет способна прогнозировать возникновение барьерных мест в работе станции для принятия предупреждающих и регулировочных мер, а также рассчитывать прогнозные значения количественных и качественных показателей.

Значительное повышение эффективности достигается в результате технического перевооружения и модернизации ин-

фраструктуры станций. С целью увеличения пропускных способностей, ускорения продвижения вагонопотоков, сокращения ручного труда, улучшения показателей работы станций реализуется «Актуализированная Программа развития сортировочных станций до 2015 года». Она предусматривает реконструкцию и модернизацию 28 станций, из которых 15 выделены в отдельный проект как приоритетные. Сумма выделенного лимита на реализацию программы в период 2011–2013 годов составила 6,4 млрд руб. В 2014 году на развитие сортировочных станций (удлинение путей, автоматизация горок, техническое перевооружение) будет направлено 1,9 млрд руб.

Повышение технологической и экономической эффективности их работы связано и с внедрением технологий бережливого производства, вовлечением работников станций в разработку и реализацию небольших, но быстро реализуемых и не требующих инвестиционных вложений улучшений технологии. В 2014 году такие проекты реализуются на 45 сортировочных станциях.

Совершенствуется и нормативная база. В ближайшее время будет актуализировано Положение о железнодорожной станции, введено в действие Положение об узловой рабочей группе.

Ключевая роль отводится мотивации работников станций

на выполнение поставленных задач. Ведётся мониторинг эффективности работы комплексных бригад с принятием корректирующих мер. Система материальной мотивации дополняется нематериальной. Например, в Центральной дирекции управления движением разрабатывается Положение о конкурсе на звание «Лучший начальник железнодорожной станции», претендентами на которое будут в первую очередь руководители сортировочных станций – фабрик маршрутов.

ВАГОН НА ХОДУ ОСТАНОВИТ...

В заключение позволим небольшое лирическое отступление. Наверняка на каждой станции есть свои истории, легенды. Легендарными становятся не только люди, но и технологии, различные ситуации пусть даже и в рамках отдельно взятой станции. На некоторых станциях сохранились исторические названия путей и парков, которые, правда, больше используются в разговорной речи работниками станций и не являются официальными названиями из нормативно-технической документации. Но тем не менее...

Исторические названия горловин приёма-отправочных парков сохранились и на станции Санкт-Петербург-сортировочный, о которой шла речь выше. О возникновении названия одного из них ходит целая легенда. Кстати, на Октябрьской дороге и поныне станцию нередко называют именно по названию одной из горловин, а именно выходной горловины парка № 6 – Мария.

В полном изложении легенда звучит примерно так. Однажды одному из работников станции его дочь по имени Мария несла обед. Возле блокпоста она заметила человека, лежащего на рельсах. Девушка увидела, как прямо на него катится вагон. Времени на размышления не было, вагон надо остановить, и она, быстро сняв с ног туфли, положила их на рельсы. Вагон затормозил, и человек остался жив, но новые, красивые, перья в её жизни туфли оказались непригодными... Железнодорожники в благодарность в складчину купили девушке новые туфли, а у блокпоста появились имя – Мария.

МАТЕРИАЛ ПОДГОТОВЛЕН СОВМЕСТНО СО СЛУЖБой УПРАВЛЕНИЯ ДЕЛАМИ ЦЕНТРАЛЬНОЙ ДИРЕКЦИИ УПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЕМ

СООБЩЕНИЯ

ОАО «ТрансСвязьСтрой» УВЕДОМЛЯЕТ СВОИХ АКЦИОНЕРОВ О ПРОВЕДЕНИИ ОБЩЕГО ГОДОВОГО СОБРАНИЯ АКЦИОНЕРОВ ЗА 2013 ГОД.

Форма проведения собрания: совместное присутствие акционеров для обсуждения вопросов повестки дня и принятия решений по вопросам, поставленным на голосование без предварительного направления бюллетеней.

Собрание состоится 30 июня 2014 года по адресу: г. Москва, ул. Шкулева, д. 9, корп. 1.

Начало собрания акционеров в 13.00.

Начало регистрации с 12.00.

Повестка дня:

1. Утверждение порядка ведения собрания акционеров.
2. Утверждение годового отчета Общества за 2013 год.
3. Утверждение годовой бухгалтерской отчетности за 2013 год, в том числе отчетов о прибылях и убытках.
4. Распределение прибыли Общества, по результатам работы в 2013 году, в том числе о начислении и выплате дивидендов.
5. Избрание ревизионной комиссии Общества.
6. Утверждение аудитора Общества.
7. Определение количественного состава Совета директоров Общества.

8. Избрание членов Совета директоров Общества. Право на участие в собрании имеют акционеры, включенные в список по состоянию реестра акционеров на 10 июня 2014 года. Право голоса по всем вопросам повестки дня имеют акционеры – владельцы обыкновенных и привилегированных акций Общества.

Акционеры должны иметь при себе паспорт, доверенные лица – паспорт и доверенность, оформленную в установленном порядке.

Акционерное общество не оплачивает расходы на дорогу, проживание и питание.

С материалами повестки дня можно ознакомиться за 20 дней до проведения собрания в офисе Общества по адресу: г. Москва, ул. Шкулева, д. 9, корп. 1.

Телефон для справок: 8 (499) 179-74-77.

ГП «Железная Дорога Молдовы» 03 июля 2014 г. в 14.00 час. проводит аукцион:

– «с молотка» по реализации магистральных и маневровых тепловозов; рефрижераторных секций и служебных вагонов;

– «на понижение» по реализации: АРВ (автономные рефрижераторные вагоны).

Полная информация на сайте:

www.railway.md.

Модернизация

Инновации в тормозных системах

Разработан новый стандарт для тормозного оборудования.

На прошедшем в столице научно-техническом совете Ассоциации производителей и потребителей тормозного оборудования (АСТО) обсуждались актуальные вопросы, связанные с разработкой и внедрением инновационных приборов для подвижного состава.

В начале заседания председатель ассоциации Николай Егоренков проинформировал собравшихся о присуждении премии Правительства Российской Федерации в области качества за достижения значительных результатов и внедрение высокоэффективных методов менеджмента качества ОАО МТЗ ТРАНСМАШ.

Участники заседания поздравили коллектив завода с этим знаменательным событием.

Подчеркнуто, что успех пришел не случайно.

На заводе постоянно совершенствуются конструкции тормозного оборудования подвижного состава рельсового транспорта железных дорог и метрополитенов, а также технологии производства.

Вот и сегодня научно-технический совет ассоциации одобрил и рекомендовал к разработке новую запатентованную тормозную систему грузового вагона, основанную на плавном

регулировании давления в тормозных цилиндрах, которое осуществляется с помощью телемеханической информации на воздухораспределитель от взвешивающего устройства. Работу представили конструкторы ОАО МТЗ ТРАНСМАШ и ОАО «Транспневматика» Илья Ким и Сергей Старостин.

На заседании НП «ОПЖТ» «Основные требования и процедуры доказательств безопасности инновационных приборов тормозного оборудования подвижного состава железнодорожного транспорта и метрополитена», поддерживающего Технический регламент Таможенного союза, который будет внедрен в августе с.г.

Стандарт разработан ООО «ЦТК» на средства и по инициативе ассоциации «АСТО».

Научно-технический совет поддержал предложения ОАО «Завод металлоконструкций» (г. Энгельс), изложенные в докладах и.о. начальника конструкторского бюро Александра Кошкина и заместителя заведующего лабораторией ОАО «ВНИИЖТ» Игоря Назарова, о доработке Правил ремонта тормозного оборудования вагонов и других нормативных документов, необходимых в связи с внедрением тормозных цилиндров с увеличенным выходом штока на вагонах с раздельной тормозной рычажной передачей.

Андрей Владимиров