

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://stuservis.ru/kursovaya-rabota/326659>

Тип работы: Курсовая работа

Предмет: Ж/д транспорт

ВВЕДЕНИЕ.....	2
1. ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ ДЛЯ РАСЧЁТА.....	4
ГЛАВА 1 – СХЕМЫ ВАГОНОПОТОКОВ, ГУСТОТА ДВИЖЕНИЯ, РАСЧЁТ ТОННО-КИЛОМЕТРОВ.....	7
ГЛАВА 2 – ОПРЕДЕЛЕНИЕ ЭКСПЛУАТИРУЕМОГО И РАБОЧЕГО ПАРКА ВАГОНОВ, РАСЧЁТ СТОИМОСТИ ПЕРЕВОЗОК И ИССЛЕДОВАНИЕ КАЧЕСТВА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА.....	20
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	40
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ.....	42

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность изучения темы хозяйственной деятельности железнодорожного транспорта в России обусловлена его огромной социально-экономической ролью в экономике страны. В условиях перехода к рыночным отношениям значительно возрастает роль рационализации транспорта. С одной стороны, эффективность предприятия зависит от транспортного фактора и напрямую связана с его жизнеспособностью в рыночных условиях, а с другой стороны, сам рынок подразумевает обмен товарами и услугами, который невозможен без транспорта, поэтому сам рынок невозможен. Таким образом, транспорт является наиболее важным компонентом рыночной инфраструктуры. Конечно, для России, крупнейшей страны мира по региону, железнодорожный транспорт является одним из самых необходимых видов транспорта. Поэтому ему уделяется особое внимание. Российские железные дороги играют ведущую роль в транспортном обеспечении и тарифном стимулировании экономического роста в стране, и в то же время вносят значительный вклад в формирование федерального и региональных бюджетов. Железнодорожный транспорт является основным компонентом транспортной системы России. "Его основное значение обусловлено двумя факторами: техническими и экономическими преимуществами перед большинством других видов транспорта и согласованием направлений и пропускной способности между основными транспортными и экономическими районами и межгосударственными (в пределах границ СНГ), составом железных дорог, российскими связями с пропускной способностью (в отличие от речному и морскому транспорту)." Это также связано с географическими особенностями нашей страны. Протяженность железной дороги в России (87 тыс. км) меньше, чем в США и Канаде, но проделанной ими работы больше, чем в других странах мира, поэтому особое внимание следует уделить состоянию и качеству железнодорожной линии "Главная задача железной дороги в России заключается в обеспечении надежного транспортного сообщения между европейским регионом страны и ее Восточным регионом. Следует отметить, что важнейшая транспортная магистраль перегружена. Средняя скорость движения железной дороги составляет около 30 км/ч, которая постоянно снижается. Самая плотная и разветвленная железнодорожная сеть расположена в Европейском регионе Российской Федерации."

1. ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ ДЛЯ РАСЧЁТА

Рисунок 1 – Исходные данные для расчёта Вариант №8

Рисунок 2 – Исходные данные для расчёта Вариант №8 (Продолжение)

Участок

П, Р, Щ, Ш

А-Б 350

Б-В 290

Таблица 1 – Исходные данные для расчёта Вариант №8

Показатель Варианты

8

Уменьшение коэффициента вспомогательного пробега локомотивов, ед. –

Увеличение веса поезда брутто, т 10

Увеличение среднесуточного пробега локомотивов, км/сут. 15

Вид тяги т

Таблица 2 - Исходные данные для расчёта Вариант №8 (Продолжение)

Рисунок 3 – Схема полигона железной дороги

ГЛАВА 1 – СХЕМЫ ВАГОНОПОТОКОВ, ГУСТОТА ДВИЖЕНИЯ, РАСЧЁТ ТОННО-КИЛОМЕТРОВ

1.1 Расчет показателей объема работы подвижного состава

Расчет объема приемки и выдачи погрузочных вагонов на станциях А и В, которые являются другими полигонами от стыка, выполнен в таблице 3.

Для подтверждения точности полученных результатов рассчитан "рабочий" показатель за год в тысячах вагонов:

$$U_{\text{год}} = \sum p_{\text{прием}} + \sum p_{\text{погр}} = \sum p_{\text{сдача}} + \sum p_{\text{выгр}} = 1900 + 187 = 1668 + 419 = 2087$$

Приемка и доставка будут приниматься только на узловых станциях А и В, а погрузка и разгрузка будут производиться на всех станциях и участках.

Стыковой пункт Прием с других полигонов Сдача на другие полигоны

Всего Всего

Станция А 1200 100 1100 681 - 681

Станция В 700 - 600 952 35 985

ИТОГО 1900 100 1700 1632 35 1668

Таблица 3 - Расчет объема приемки и выдачи погрузочных вагонов на станциях А и В

Доступность этих данных позволяет определять повседневную работу:

$$U_{\text{сут}} = (\sum p_{\text{прием}} + \sum p_{\text{погр}}) / 365 \text{ или } U_{\text{сут}} = (\sum p_{\text{сдача}} + \sum p_{\text{выгр}}) / 365$$

$$U_{\text{сут}} = (1900 + 187) / 365 = 5,7 \text{ или } U_{\text{сут}} = (1668 + 419) / 365 = 5,7$$

Была составлена одна схема для двух видов грузов. Определим среднюю плотность вагонопотоков движения для каждого участка в таблицу 4, чтобы рассчитать пробег загруженного вагона.

Рисунок 3 - Схема вагонопотоков груженых вагонов по полигону, тыс. ваг

На этом полигоне управление вагонным парком осуществляется единым оператором, который регулирует движение порожних вагонов, чтобы свести к минимуму пробег порожних вагонов поезда. Выполнение порожних вагонов формируется из выполнения порожних вагонов после выполнения локальных задач по

порожним вагонам и координации.

Участок Протяженность участка, км Густота движения, тыс. вагонов Пробег вагонов, тыс. вагонно-км

Туда Обратно Туда Обратно

А-Б 350 1142 686 325754 195794

Б-В 290 1132 695 413181 254041

Итого по полигону 650 738935 449835

Таблица 4 - Густота движения по участкам и пробег груженных вагонов

1. Анисимов Н.К., Брейдо А.И. Организация, планирование и управление в экономике сигнализации и связи. - М.: Транспорт, 1999. Страница 243
2. Брейдо А.И., Овсянников В.А. Организация железнодорожной автоматизации и техническое обслуживание устройств связи. Под ред. к.т.н. В.С.Аркатова. - М.: Транспорт, 2003. Страница 208
3. Дмитриев В.А. Экономика железнодорожного транспорта. - М.: Транспорт, 1996.
4. Гришаков В.Н. Корпоративное управление - перспективный механизм развития бизнеса. Сборник научных трудов / А.Т.Демченко, Л.А.В. Под общей редакцией Шкуриной. № 4. - МОСКВА: РГОТУПС, 2005.
5. Лабеецкая Г.П.И, Анисимов Н.К., Берндт А.Н. Учебник ж для вузов: организация, планирование и управление в экономике сигнализации и связи.- Д.транспу. - М.: Корень, 2004. Страница 348
6. ГОСТ18322-78. Система технического обслуживания и ремонта оборудования. Термины и определения. Перепечатано в изд. 01.01.80 М.: 1991. -15 с.
7. Инструкции по техническому обслуживанию устройств сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ). СШ-720 // Департамент сигнализации, централизации и блокирования Министерства внутренних дел Российской Федерации. - М.: Трансиздат, 2000. Страница 88
8. Инструкции по техническому обслуживанию и ремонту устройств сигнализации, централизации механизированных и автоматизированных маркировочных слайдов и препятствий. №.. ТШ-762 // Департамент сигнализации, централизации и блокирования Министерства внутренних дел Российской Федерации. -М.: Транссиздат, 2001. -89
- с. 9. Инструкция по организации системы технического обслуживания оборудования проводной связи. Народные депутаты СССР. Транспорт, 1990-94р.
10. Инструкция по обеспечению безопасности движения поездов при выполнении технического обслуживания и ремонта устройства СЦБ. ТШ-530 // Департамент сигнализации, связи и компьютерных технологий Министерства внутренних дел Российской Федерации. - М.: Транссиздат, 1998. Страница 96
11. Карпов И.В., Климович С.Г., Хляпова Л.И. Экономика, организация и планирование средств сигнализации и связи. М.: Root, 2002. Страница 436
12. Лапидус Б.М. Стратегия корпоративного управления открытого акционерного общества "Российские железные дороги". Сборник научных трудов / А.Т.Демченко, Л.А.В. Под общей редакцией Шкуриной. № 4. -М.: РГОТУПС, 2005.
13. Лапидус Б.М. Экономические проблемы управления железнодорожным транспортом в России в период становления рыночных отношений. Версия 2-Е.-М.: Издательство Московского государственного университета, 2001.
14. Лапидус Б.М., Мачерет Д.А. Оценка социально-экономического воздействия структурных реформ. "Экономика железных дорог" № 12. Москва, 2002.
15. Лапидус Б.М. Техническая политика как инструмент реализации экономических стратегий на железнодорожном транспорте. Подход и методология. - М.: "Корень", 2004.
16. Лапидус Б.М., Мачерет Д.А., Вольфсон А.Л. Теория и практика управления эксплуатационными расходами железнодорожного транспорта. -М., 2001.
17. Методика определения рабочего диапазона расстояний сигнализации и связи в технических единицах для расчета производительности труда работников, занятых на транспорте, утвержденная инструкцией Минтранса России от 2000-5-12 № Он был принят инструкцией Министерства транспорта Российской Федерации от 2000-5-12. М-2896у
18. № 27.03.05 Стандарта 27.45 о численности работников по ремонту и техническому обслуживанию машин и оборудования в структурных подразделениях по ремонту и эксплуатации путейских дистанций, станций путевой техники и железнодорожной путевой техники.
19. Критерии для количества сотрудников железнодорожных служб сигнализации и расстояний связи. Без указаний Министерства транспорта. О-1257у1997 год 10 месяц 28 число.

20. Положение об услугах железнодорожной информатизации и связи. Без указаний Министерства внутренних дел и коммуникаций. CIS_63 1999 год 5 месяц 24 число.
21. Телесина А.П., Лapidус Б.М.И, Трифунков.Ф.Экономика железнодорожного транспорта. -М., 2001.
22. Техническая эксплуатация устройств и систем железнодорожной автоматики и телемеханики: учебное пособие. Пособие ж. для высших учебных заведений.-д.трансп. /Вл.Это работа 2012 года, опубликованная в 2013 году. В.Саподников. - М.: Корень, 2003. Страница 336
23. Отсутствует инструкция МВД от 05.12.2000. М-289бу ввела "Методику определения рабочего диапазона расстояний сигнализации и связи в технических единицах для расчета производительности труда работников, занятых на транспорте".

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://stuservis.ru/kursovaya-rabota/326659>