

2^{го}

**Министерство Высшего и Среднего специального
образования Республики Узбекистан
Ташкентский Автомобильно-Дорожный Институт
Кафедра «Транспортная Логистика и Безопасность
Движения»**



**Самостоятельная работа
НА ТЕМУ:
«ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ»**

**ВЫПОЛНИЛА:
СТУДЕНТКА ГРУППЫ №317-11
ИСЯНОВА АЛЬБИНА МАРАТОВНА
ПАК ГАЛИНА ТИМОФЕЕВНА**

ТАШКЕНТ – 2014

Железнодорожный подвижной состав



План:

- Введение
- 1. Тяговый и моторвагонный подвижной состав
- 2. Несамостоятельный подвижной состав
- 3. Габариты универсальных контейнеров
- 4. Самостоятельный подвижной состав

Железнодорожный подвижной состав



- Подвижной состав — единая транспортная единица. Подвижной состав подразделяется на подвида: пассажирский и для транспортировки грузов.
- Железнодорожный подвижной состав бывает: тяговый, моторвагонный подвижной состав, несамоходный подвижной состав и самоходный подвижной состав.
- Железнодорожный вагон — это единица подвижного состава.
- В зависимости от способа передвижения вагоны подразделяются на несамоходные, перемещение которых осуществляется локомотивами, и самоходные, называемые иногда автономными, которые для передвижения получают энергию от контактной сети или имеют свою энергетическую установку (автомотрисы, транс-феркары, дизель-поезда).

Тяговый и моторвагонный подвижной состав



- Движение поездов на железнодорожном транспорте осуществляется с помощью тягового подвижного состава. К нему относятся локомотивы и моторвагонный подвижной состав.
- **Тяговый подвижной состав** (ТПС) — принятое обозначение механических средств ([локомотивов](#)), предназначенных для перемещения по сети [железных дорог](#) несамоходных транспортных средств ([грузовых](#) и [пассажирских вагонов](#), специальных машин). Тяговый подвижной состав в современных условиях представляют [электровозы](#), [тепловозы](#), [газотурбовозы](#); исторически — [паровозы](#).
- К тяговому подвижному составу не относится подвижной состав с распределенной тягой — например [электропоезда](#) и [дизель-поезда](#).
- **Моторвагонный подвижной состав** (МВПС) — общее название [подвижного состава железных дорог](#), имеющего [обмоторенные вагоны](#). К МВПС относятся [железнодорожные электропоезда](#), [дизельпоезда](#), [автоматрисы](#), электропоезда (и служебные дизельпоезда) [метрополитена](#)^[1].
- МВПС используется как на железнодорожных линиях с частыми остановками и большим [пассажиропотоком](#), так и на междугородных линиях с малым количеством остановок^[1].
- Наличие в МВПС большого количества обмоторенных осей позволяет иметь более высокую удельную мощность (соотношение мощности двигателей к массе подвижного состава), что позволяет получить высокие [ускорения](#) и высокие скорости^{[1][2]}.

Несамоходный подвижной состав



- Железнодорожный вагон — это единица подвижного состава. Существует несколько видов вагонов: для перевозки пассажиров и грузов, каждый из видов оборудован необходимыми устройствами для их перевозки, а так же для соединения вагонов между собой.
- Вагоны различаются количеством осей (осных пар) , выпускают 2, 4, 6 и 8-осные вагоны и по устройству ходовой части — тележечные и нетележечные. Основными параметрами вагона можно выделить грузоподъемность, собственную массу (тара), осевую нагрузку и погонная нагрузка (нагрузка на один метр пути).
- **Пассажирские:**
цельнометаллический (СВ, купе, плацкарт, общий).

Грузовые :

цельнометаллический багажный вагон;

почтово-багажный вагон;

крытый вагон (предназначен для перевозки груза небольших размеров, но в большом количестве);

платформа;

цистерна (предназначена для перевозки жидких грузов);

транспортер (предназначен для перевозки переработанного дерева);

полувагон (предназначен для перевозки тяжелых пластин, зачастую — металла);

рефрижераторный вагон (вагон с охлаждающим оборудованием).

Специализированные вагоны :

вагон для перевозки контейнеров;

вагон для перевозки автомобилей;

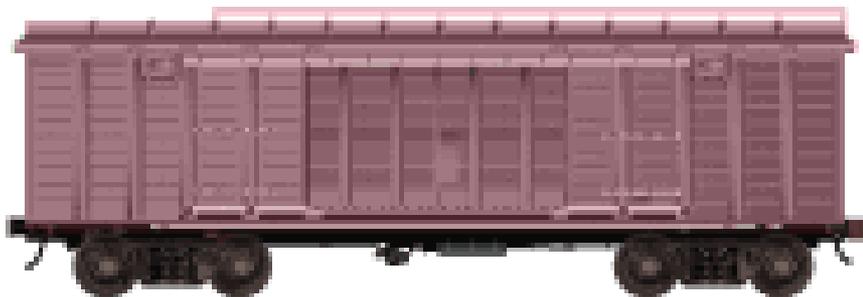
вагон для перевозки леса;

вагон для перевозки скота;

вагон для перевозки бумаги и бумажных изделий.

Несамоходный подвижной состав

Крытый вагон



Крытый вагон — это тип грузового вагона, защищенный со всех сторон металлической обшивкой. Вагоны этого типа предназначены для перевозки грузов, требующих защиты от атмосферных воздействий и механических повреждений. Крытые вагоны доступны в категориях 122 м³, 138 м³ и 158 м³.

Вагон:

- Грузоподъемность т: 68,0
- Тара т: 24,7 - 26,0

Дверной проем:

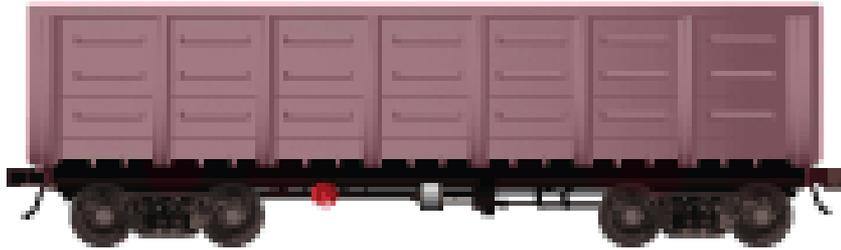
- Размеры: 3,80 x 2,33 м

Внутренние размеры вагона:

- Длина м: 13,84
- Ширина м: 2,66
- Высота м: 2,87
- Объем м³: 122,0
- Площадь м²: 38,25

Несамоходный подвижной состав

Полувагон



Полувагон — это грузовой вагон открытого типа, предназначенный для перевозки навалочных материалов, таких как руда, уголь, флюсы, лесоматериалы и других грузов, не требующих защиты от атмосферных воздействий. Грузоподъемность и объем вагонов зависят от назначения и конкретной модели вагона.

Вагон:

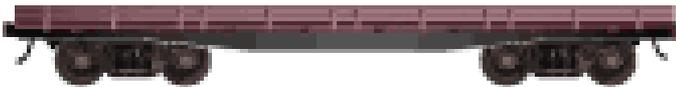
- Грузоподъемность т: 70,0
- Тара т: 22,0 - 24,5

Внутренние размеры вагона:

- Длина м: 12,70
- Ширина м: 2,87 - 2,91
- Объем м³: 75,29 - 87,22
- Площадь м²: 36,55 - 36,95

Несамоходный подвижной состав

Платформа



Платформа — это тип подвижного состава, предназначенный для перевозки длинномерных, крупногабаритных, штучных и сыпучих грузов, контейнеров и оборудования, не требующих защиты от атмосферных воздействий. Грузоподъемность и объем зависят от назначения и конкретной модели вагона.

Вагон:

- Грузоподъемность т: 70,0
- Тара т: 20,3 - 22,0

Внутренние размеры вагона:

- Длина м: 13,30
- Ширина м: 2,77 - 2,87
- Площадь м²: 36,84

Несамоходный подвижной состав

Хоппер



Хоппер — это саморазгружающийся бункерный грузовой вагон для перевозки массовых сыпучих грузов, таких как уголь, руда, цемент, зерно и балласт. Груз высыпается под воздействием собственной массы через люки в нижней части кузова. Грузоподъемность и объем вагона-хоппера зависит от назначения и конкретной модели вагона.

Вагон:

- Грузоподъемность т: 64,0 - 72,0
- Тара т: 18,5 - 23,5

Дверной проем:

- Количество: 2 - 6

•Внутренние размеры вагона:

- Длина м: 11,9 - 14,7
- Объем м³: 45,3 - 111,0

Габариты универсальных контейнеров



УК-3



Размеры	Длина (м)	Ширина (м)	Высота (м)
Внешние	2.100	1.325	2.400
Внутренние	2.073	1.242	2.180

Габариты универсальных контейнеров

УК-5



Размеры	Длина (м)	Ширина (м)	Высота (м)
Внешние	2.100	2.650	2.400
Внутренние	1.957	2.507	2.110

Габариты универсальных контейнеров



IS



Размеры	Длина (м)	Ширина (м)	Высота (м)
Внешние	6.058	2.438	2.438
Внутренние	5.885	2.309	2.202

Габариты универсальных контейнеров



ICC



Размеры	Длина (м)	Ширина (м)	Высота (м)
Внешние	6.058	2.438	2.591
Внутренние	5.935	2.335	2.383

Габариты универсальных контейнеров



40 f
(стандарт)

Размеры	Длина (м)	Ширина (м)	Высота (м)
Внешние	12.192	2.438	2.591
Внутренние	12.012	2.352	2.389

Габариты универсальных контейнеров



40 f
(High Cube)

Размеры	Длина (м)	Ширина (м)	Высота (м)
Внешние	12.192	2.438	2.895
Внутренние	12.012	2.352	2.700

Самоходный подвижной состав



- **Специальный самоходный подвижной состав** (сокр. ССПС) — железнодорожный подвижной состав (дрезины, автомотрисы, самоходные машины) для обслуживания устройств и оборудования железных дорог: пути, контактной сети и устройств энергоснабжения, устройств связи централизации и блокировки. Обязательным признаком такого подвижного состава является наличие собственной тягово-энергетической установки.
- ССПС с пассажирскими кабинами также используются и для перевозки людей к местам проведения работ.
- На ССПС могут устанавливаться краны-укосины, электрогенераторы для питания механизированного путевого инструмента, сварочные генераторы, манипуляторы, буры.

Самоходный подвижной состав



- В настоящее время, специальный подвижной состав можно разделить на виды в зависимости от выполняемых ими функций на:
- Снегоочистительную технику для железных дорог
- Путевые машины строительства, диагностики и ремонта железнодорожного полотна и путевого оборудования
- Специальные научные и военные подвижные составы
- Подвижные составы шахт и карьеров добычи полезных ископаемых
- Самоходные машины, дрезины.

Использованная литература:



- Гаджинский А.М. Основы логистики: Учебное пособие. - М.: Маркетинг, 1996.
- Гончаров П.П. и др. Основы логистики: Учебное пособие. - Оренбург, 1995.
- Дегтяренко В.Н. Основы логистики и маркетинга: Учебное пособие / ГАС. - Ростов, 1992.
- WWW.WIKIPEDIA.RU
- railway-publish.com
- eduScan.net