

## СЕКЦИОННЫЕ ЗАСЕДАНИЯ

---

УДК 656.21

### ОПЫТ СОЗДАНИЯ И РАБОТЫ ОБЪЕДИНЕННОЙ СТАНЦИИ ЛИДА

*А. П. АБРАМЧУК*

*ГО «Белорусская железная дорога», г. Лида*

С 01.12.2016 года с разрешения Начальника Белорусской железной дороги согласно приказу начальника Барановичского отделения № 774П в состав станции Лида включены 10 промежуточных станций: Минойты, Неман – 5-го класса; Гутно, Гавья, Юратишки, Скрибовцы, Рожанка, Гуды, Бастуны, Беньконе (приграничная с Литовской ж.д.) – 4-го класса; Гавья – 3-го класса. Из указанных станций 7 открыты для грузовых операций.

Основной задачей объединения явилась централизация административного и оперативного управления, направленная на повышение эффективности эксплуатационной деятельности, оптимизацию штата работников, усовершенствование технологического процесса, улучшение условий охраны труда и безопасности движения.

По состоянию на 01.12.2016 г. до включения промежуточных станций количество работников станции Лида составляло 244 штатных единицы. После создания объединенной станции штатная численность увеличилась на 92 единицы и составила 336 единиц.

На 1-м этапе оптимизации организационной структуры за прошедший период за счет совмещения профессий и изменения технологических особенностей исключены из штатного расписания приемосдатчики груза и багажа – 3 единицы, билетные кассиры – 2 единицы, ДСП – 2 единицы, станционные рабочие – 2 единицы, дежурный по выдаче справок – 1 единица. Годовая экономия фонда заработной платы за счет оптимизации численности в 2017 году составила 85 тысяч рублей. Штатная численность по состоянию на 01.10.2018 г. составляет 326 человек. В штат объединенной станции Лида были введены единицы заместителя начальника станции по кадрам, инженера по охране труда, инженера по безопасности движения. На руководителей и специалистов станции Лида были возложены следующие дополнительные обязанности по работе с линейными станциями:

- проведение семинаров с работниками линейных станций с участием ДНЧ, работников отдела перевозок, смежных предприятий узла;
- проведение аттестации, проверка теоретических знаний;
- участие в «Днях безопасности», «Охраны труда»;
- разбор и устранение замечаний актов плановых проверок;
- посещение линейных станций как с внезапными проверками, так и для решения вопросов улучшения условий труда, безопасности движения, взаимодействия с местными органами власти.

Изменился порядок разработки, сопровождения, корректировки технической документации. Данную работу ведут начальники линейных станций совместно с инженером по безопасности движения, охраны труда, заместителями начальника станции. Внесены изменения в нормативы личного участия в обеспечении безопасности движения руководителей и специалистов станции Лида. Начальником станции Лида издан приказ о закреплении командного состава за промежуточными станциями с целью оказания практической помощи, активизации эксплуатационной работы, решения вопросов безопасности движения, охраны труда, ведения профилактической работы. Посещение каждой линейной станции начальником станции Лида производится 1 раз в квартал, закреплённые специалисты производят посещение 1 раз в месяц.

*Организация эксплуатационной работы.* Учитывая территориальную удаленность, а также расположение станций, клиентов-грузополучателей, грузоотправителей в четырех районах (Лидский, Ивьевский, Вороновский, Щучинский), активизирована работа по взаимодействию с руководителями органов местной власти и предприятий клиентов железной дороги.

Работниками станции Лида проводятся совещания с клиентами, маркетинговые исследования, основной целью которых являются:

- привлечение новых клиентов (за 2018 год привлечено 34 новых клиента);
- решение вопросов погрузки частных вагонов;
- увеличение объемов погрузки;
- своевременность выгрузки вагонов;
- проверка состояния путей необщего пользования, разработка технической документации.

Эксплуатационная работа, развоз местного груза, обеспечение промежуточных станций порожними вагонами осуществляются вывозными поездами станции Лида. Применяется гибкая система назначения вывозных поездов за счет:

- переноса времени отправления вывозных поездов со станции Лида;
- отмена вывозных поездов при отсутствии вагонов в адрес станций;
- организация работы вывозных поездов в две смены.

При изменении способа организации местной работы на полигоне объединенной станции учитываются местные условия, эксплуатационная обстановка, потребности клиентов. В качестве меры оперативного регулиро-

вания развоза местного груза на станции Гуды, Бастуны, Гутно используется один из маневровых локомотив станции Лида.

Оперативный контроль за организацией местной работы на полигоне объединенной станции осуществляет заместитель начальника станции Лида, а организацию оперативного регулирования – маневровый диспетчер совместно с дежурными работниками отдела перевозок по планированию. Оперативная работа по развозу местного груза позволила обеспечить выгрузку в 2018 году 1 млн 250 тыс. т щебня и других навалочных грузов по станциям Гавья, Гутно, Лида в период реконструкции и строительства трассы М6 Минск – Гродно. Результатом этой работы явилось выполнение следующих показателей за 10 месяцев 2018 года к аналогичному периоду 2017 года (таблица 1)

Таблица 1

Показатель	Выполнение	По отношению к прошлому году, %
Погрузка	549 тыс. т	114
Выгрузка	28140 вагонов	142
Вагонооборот	2955 вагонов в сутки	106
Средний вес поезда	3480 т	101
Переработка на горке	680 вагонов в сутки	110
Простой вагона без переработки	2,97 ч	-4
Простой вагона с переработкой	10,65 ч	-6
Простой местного вагона, приходящийся на одну грузовую операцию	20,5 ч	-4

Доходы составили 5 млн 42 тыс. руб., или 128 % к уровню соответствующего периода прошлого года, прибыль выполнена на уровне 154 %, достигнут рост рентабельности на 6 %. Выполнение показателей обеспечило рост среднемесячной заработной платы работников на 23,4 %.

Дальнейшее развитие и усовершенствование перевозочного процесса предполагает следующие мероприятия. Планируется строительство диспетчерской централизации с переводом на работу в дневное время станций Неман, Минойты, Гуды, Бастуны, Беньяконе. Введение диспетчерской централизации позволит сократить штатную численность, снизить эксплуатационные расходы, уменьшить расходы на содержание зданий и сооружений. В 2019 году с учетом наличия технических средств диспетчерской централизации и в связи с окончанием строительства трассы М6, прекращением выгрузки строительных грузов по станциям Гутно, Гавья планируется изменение режима работы станций: обслуживание станций будут осуществлять начальник станции и 1 дежурный по станции. Разрабатывается технико-экономическое обоснование на строительство видеонаблюдения Молодечненского парка станции Лида, планируется установка 70 камер наблюдения. Это позволит усилить контроль за соблюдением безопасности движения, охраны труда, повысить ответственность работников.

Успешной работе объединенной станции Лида способствовала организационная и техническая помощь, оказываемая отделом перевозок отделения и службой перевозок Белорусской железной дороги. Результатом объединения станций явилось: уменьшение штатной численности, увеличение объемов эксплуатационной работы; улучшение качества использования подвижного состава; рост экономических показателей и заработной платы; централизация оперативного и административного управления; формирование единого производственного коллектива и единых смен оперативного управления эксплуатационной работой.

---

**СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ:**

■ Абрамчук Андрей Павлович, г. Лида, ГО «Белорусская железная дорога», заместитель начальника железнодорожной станции Лида.

УДК 656.2.004

**ЗНАЧЕНИЕ СТРУКТУРЫ И ФУНКЦИОНАЛЬНОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ  
ПОДСИСТЕМ СТАНЦИЙ ПЕРЕДАЧИ ВАГОНОВ  
В ОРГАНИЗАЦИИ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ РАБОТЫ**

*А. А. АКСЁНЧИКОВ*

*УО «Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель*

В настоящее время многие страны (Россия, Китай, страны ЕС) реализовывают глобальные проекты, связанные с экспортом своих товаров. Часть логистических схем доставки реализуются через Республику Беларусь с использованием железнодорожного транспорта. В этих логистических цепочках станция передачи вагонов (СПВ) играет важную технологическую роль. На СПВ выполняются операции по передаче вагонов и груза под ответственность железнодорожных администраций сопредельных государств.

Для передачи вагонов и грузов необходимо произвести прямо-сдаточные операции на СПВ, которые вызывают дополнительные технологические действия работников и необходимость присутствия контролирующих органов, что влечет за собой увеличение времени обработки поезда. Если на СПВ происходит слияние различной ширины колеи (1520 мм с 1435 мм), то технологическое время подготовки к передаче вагонов и груза ещё больше увеличивается.

На СПВ происходит взаимодействие различных участников перевозочно-го процесса, которые выполняют свои задачи по контролю и обслуживанию поездов, следующих в международном сообщении. Это характеризует СПВ как сложную транспортную систему, требующей комплексной технологии