

УДК 656.2(476.3)

## **ОПЫТ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ТЕХНОЛОГИЙ РАБОТЫ ЦУМР МИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ**

*В. Н. ПАНЮШЕНКО*

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

Центр управления местной работой (далее ЦУМР) – подразделение отдела перевозок отделения Белорусской железной дороги, выполняющее производственные функции в области оперативного управления местной работой на полигоне отделения дороги.

В целях совершенствования организации эксплуатационной работы ЦУМР в составе отдела перевозок Минского отделения был организован с 01.04.2014 приказом начальника отделения железной дороги «О создании центра управления местной работой» от 14.01.2014 № 8П.

Основными задачами ЦУМР являются:

- организация работы единой диспетчерской смены по управлению и организации местной работы, выполнению сменно-суточных и текущих планов и оперативных заданий;
- обеспечение выполнения нормативов ГДП и ПФП в части, касающейся местной работы;
- контроль выполнения утвержденной технологии местной работы;
- контроль за работой локомотивов, обслуживающих местную работу;
- принятие оперативных мер во взаимодействии с ЦУП при нарушении движения поездов.

Общее руководство работой ЦУМР осуществляет начальник отдела перевозок. В его подчинении находится заместитель начальника отдела перевозок – начальник ЦУМР, который осуществляет непосредственное руководство работой ЦУМР.

Организация работы диспетчерского аппарата, а также сменно-суточное планирование местной работы осуществляется под руководством ДНЦС и ДНЦОП при участии ДНЦО.

Рабочую смену ЦУМР возглавляет ДНЦОП, в непосредственном подчинении которого находятся ДНЦО и ДНЦВ. Рабочая смена ЦУМР работает в непрерывном технологическом взаимодействии с диспетчерскими сменами дорожного и линейного уровней.

В ЦУМР между ДНЦВ определено территориальное распределение обязанностей, при котором каждый ДНЦВ в границах выделенного района выполняет функции текущего планирования местной работы (в части, касаю-

щейся его должностных обязанностей), управляет парками местных и порожних вагонов, а также локомотивами, обслуживающими местную работу.

Исходя из структуры отделения дороги в ЦУМРе выделены два района управления местной работой: 1-й район – Орша – Осиновка – Лепель – Минск – Негорелое и 2-й район – Талька – Молодечно – Гудогай – Будслав – Богданов. В 1-й район управления входят 30 станций, во 2-й район – 30 станций.

В ЦУМР осуществляется сменно-суточное и текущее планирование местной работы отделения дороги совместно с причастными подразделениями и организациями, включающее в себя: планирование поездной (отправления местных поездов) и грузовой работы, развоза местного груза, внутриотделенческой регулировки порожнего вагонопотока, эксплуатационной работы станций.

К основным особенностям организации эксплуатационной работы Минского ЦУМР можно отнести:

– большая часть железнодорожных участков является частью двух общеевропейских транспортных коридоров – II (Запад – Восток), IX (Север – Юг);

– грузовую базу отделения дороги формируют такие предприятия, как ОАО «Маз», РУП «Минский тракторный завод», ЗАО «Атлант», ОАО «Керамин», ОАО «БелАЗ», ОАО «Амкадор», ОАО «Завод строительных материалов» и ряд других, которые характеризуются большой долей законченности продуктов, часть из которых отправляется на экспорт;

– на Минское отделение приходится большая часть грузовых транзитных перевозок: нефть, черные металлы, лесоматериалы, уголь, строительные материалы и другие.

Для работников ЦУМР предусмотрены следующие автоматизированные системы: АП «МЕСПЛАН, электронный «Блокнот руководителя», Business Objects XI, «Абонентский пункт», АС ДЦ «НЕМАН», «Автоматизированная система сменно-суточного планирования погрузки и выгрузки дороги и ее подразделений» (АС ССП).

Основными задачами, решаемыми с помощью функционала систем, являются разработка планов погрузки на предстоящие сутки и выгрузки на текущие сутки, реализация функций контроля и выполнения планов погрузки и выгрузки по истечении планируемых суток.

#### *Положительные аспекты формирования ЦУМР.*

Налажено четкое взаимодействие между дежурно-диспетчерским аппаратом ЦУМР и станций в части организации развоза вагонов с местным грузом, обеспечения порожними вагонами под погрузку.

С каждым годом в условиях постоянно меняющейся географии погрузки и выгрузки на отделении железной дороги вносятся изменения в технологический процесс организации местной работы. С учетом изменения объемов и характера эксплуатационной работы производится обкатка локомотивных

бригад с целью расширения участков обслуживания, вносятся соответствующие предложения во внутридорожный план формирования и график движения поездов. С учетом сезонного изменения при организации работы по погрузке строительных грузов вносятся изменения в график движения передаточных, вывозных и сборных поездов, а также организацию обслуживания участков отделения.

С момента создания ЦУМР отмечена значительная положительная динамика выполнения показателя производительности локомотива в передаточном и вывозном движении на фоне снижения простоя местных вагонов, приходящихся на одну грузовую операцию, с 34,89 ч в 2013 году до 28,56 ч в 2018 году, повышения среднесуточной производительности грузового вагона.

Существенным фактором, влияющим на организацию местной работы на отделении железной дороги, является увеличение парка транзитных вагонов в условиях ограничения их приема соседними железнодорожными администрациями. В такие периоды происходит нарушение технологического процесса сортировочных станций, уменьшаются резервы пропускной способности по причине несвоевременного вывоза поездов, занятие путей приемо-отправочных и сортировочных парков.

На сортировочных станциях с каждым годом растет число назначений (групп вагонов) в плане формирования грузовых поездов, что приводит к несоответствию путевого развития сортировочных парков числу назначений, растет процент повторно перерабатываемых вагонов на горке, происходит накопление нескольких назначений передаточных и вывозных поездов на одном пути.

Такие факторы негативно влияют на организацию работы ЦУМР в части развоза местного груза, обеспечения порожними вагонами заявок клиентов и требуют использования ГИР интенсификации технологии работы.

Опыт работы Минского ЦУМР показывает, что достигнут положительный результат управления перевозочным процессом на отделенческом уровне:

- централизовано оперативное управление местной работой на полигоне отделения дороги с полным контролем за ходом грузовых операций по всем станциям отделения дороги;

- усилено взаимодействие с основными грузообразующими клиентами отделения;

- оптимизирована технология развоза-вывоза местных вагонов по станциям участка, а также железнодорожных узлов;

- обеспечено эффективное использование поездных локомотивов, занятых в организации движения вывозных, передаточных и сборных поездов;

- способствует внедрению малолюдных технологий работы станций на участках с малыми объемами местной работы;

- стимулирует работников на выполнение показателей, способствующих эффективной работе клиентов железной дороги;
- достигается оптимальное распределение функций оперативного управления между отделением и объединенными станциями, которые выполняют часть функций диспетчерского управления по организации местной работы в своем районе управления;
- обеспечено взаимодействие в работе ЦУМР с центрами управления транспортного обслуживания на отделенческом и линейном уровнях.

---

**СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ:**

■ Панюшенко Виталий Николаевич, г. Минск, РУП «Минское отделение Белорусской железной дороги», начальник отдела перевозок.

УДК 656.2

## **ЭКОНОМИКО-МАТЕМАТИЧЕСКОЕ МОДЕЛИРОВАНИЕ ПЕРСПЕКТИВНОГО РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ**

*А. Ю. ПАПАХОВ, Р. В. ВЕРНИГОРА, А. М. ОКОРОКОВ, П. С. ЦУПРОВ  
Днепропетровский национальный университет железнодорожного  
транспорта им. академика В. Лазаряна, Украина*

Украина, благодаря своему географическому положению и развитой транспортной инфраструктуре, имеет значительный потенциал как страна-транзитер, в первую очередь, в логистической цепи товарообмена между Азией и Европой. По оценкам Британского института по проблемам транспорта Рэндел коэффициент транзитности Украины составляет 3,75 (при максимуме 5); это лучший показатель среди стран Европы (для сравнения: в Польше, занимающей второе место, этот показатель составляет 2,92).

Вместе с тем, свой транзитный потенциал Украина использует недостаточно: за последние 10 лет объемы транзитных перевозок через территорию Украины сократились более, чем в 2,5 раза, в первую очередь за счет падения транзитных перевозок железнодорожным транспортом. Существует целый ряд факторов, препятствующих использованию транзитного потенциала: экономические, технические (износ транспортной инфраструктуры и подвижного состава, дефицит пропускной способности основных транспортных магистралей, неразвитость логистических терминалов внутри страны и на сухопутных границах, разница в ширине с европейской железнодорожной системой), организационно-экономические (высокий уровень портовых сборов, сложности в организации таможенных процедур, отсут-