

УДК 656.072 (476.1)

ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПРОЦЕССА В МЕСТНОМ СООБЩЕНИИ НА МИНСКОМ ОТДЕЛЕНИИ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

М. В. ЮРУТЬ

РТУП «Минское отделение Белорусской железной дороги»

Минское отделение железной дороги является важнейшим звеном инфраструктуры Белорусской железной дороги (БЧ), его потенциал в полной мере обеспечивает спрос экономики и населения на транспортные услуги.

Отделение дороги имеет развернутую длину путей – 2773,3 км, из них главные пути – 1765,2 км, станционные пути – 766,5 км, железнодорожные пути необщего пользования – 241,6 км.

Важность транспортного железнодорожного комплекса отделения железной дороги для развития Минского региона и слаженного функционирования экономики подтверждается Государственными и отраслевыми программами [1]. В условиях высокой динамичности изменения экономической ситуации, переориентации грузопотоков, изменения направлений деятельности логистических центров основным критерием для обеспечения гармоничного и стабильного развития транспортных услуг является возможность гибкого изменения технологических процессов работы отделения железной дороги с учетом сохранения задействованной инфраструктуры и штата работников. В этой связи на Минском отделении железной дороги 07.04.2022 № 71–15–30/2746 утвержден технологический процесс организации местной работы на 2022 год, который обеспечивает, с точки зрения эксплуатации, наиболее экономически целесообразную модель функционирования основных структурных подразделений [2–4].

Основная стратегия обновленного технологического процесса построена на гибком регулировании парка локомотивных и составительских бригад и применении режимных технологий, позволяющих производить обслуживание участков отделения, исходя из вагонопотока, сформировавшегося в конкретные, отдельно взятые сутки. При этом учтены тенденции использования частного и арендованного подвижного состава, основные требования клиента, в том числе выполнимость и приемлемость сроков доставки при обязательном условии обеспечения сохранности перевозимого груза.

В новом технологическом процессе разработана перспективная схема планирования перевозок грузов в передаточно-вывозном и сборном видах движения с учетом возможности следования поездов вышеуказанных категорий, в том числе на незадействованные нитки участковых грузовых поездов, а также применения диспетчерского расписания. Перенос времени отправления

сборных поездов ввиду позднего подхода местного груза на отделении дороги оформляется распоряжением при взаимодействии дежурного по отделению Центра управления местной работой и диспетчерского персонала Центра управления перевозками при передаче плана отправления.

Внедрение и планомерное ведение режимной технологии работы маневровых локомотивов на станциях отделения железной дороги с ежесуточным контролем их работы позволяет добиться значительного сокращения эксплуатационных расходов на содержание парка локомотивов сборного и передаточно-вывозного видов движения.

Согласно базовому варианту работы Минского отделения БЧ в сутки в среднем требуется назначение 53 смен маневровых бригад для организации работы. В настоящее время согласно варианту при снижении объемов работы обеспечивается в среднем занятость 38 смен маневровых бригад (таблица 1).

Таблица 1 – Варианты использования локомотивов в местной работе

Станция	Серия локомотива	Базовый вариант		Снижение объёмов местной работы	
		Днём	Ночью	Днём	Ночью
Толочин	ЧМЭ-3	1	1	1	1
Лепель	М62, 2М62	1	1	1	–
Новолукомль	М62, 2М62	1	–	–	–
Минск-Северный	ТМЭ-2	1	1	1	–
Степанка	ЧМЭ-3, ТМЭ-1	3	3	2	2
Дегтярёвка	ЧМЭ-3	1	–	–	–
Шабаны	ЧМЭ-3, ТМЭ-1	2	2	2	2
Беларусь	ТМЭ-1	1	1	1	1
Фаниполь	ТМЭ-2	1	1	1	1
Койданово	ТМЭ-1	1	1	1	–
Колядичи	ТМЭ-1	2	2	2	1
Пуховичи	ТМЭ-1, ЧМЭ-3	1	1	1	1
Руденск	ТМЭ-1, ЧМЭ-3	1	1	1	–
Борисов	ЧМЭ-3, ТМЭ-1	3	3	3	2
Смолевичи	М62, ТМЭ-1	1	1	1	1
Жодино	М62, ТМЭ-1	1	1	–	–
Сморгонь	М62, 2М62	3	3	2	2
Богданов	М62	1	–	1	–
Вилейка	М62	1	–	1	–
Дубравы	М62	1	–	–	–
Уша	М62	1	–	–	–
Ошмяны	М62	1	1	1	1
Всего		30	23	23	15

Экономический эффект от реализации указанной технологии составил по итогам работы с момента утверждения технологического процесса организации местной работы (с апреля 2022 года) 632,11 тыс. рублей.

Вместе с тем следует отметить основные блоки проблемных вопросов, препятствующих стабильному функционированию железнодорожного комплекса.

Проблемы, вызванные технологическими затруднениями:

– интенсивное прибытие поездов, по длине состава превышающих полезную длину приемо-отправочных путей, с потребностью последующего деления состава на 2 пути;

– невозможность организации приема и отправления поездов одновременно с разных направлений по враждебности маршрута;

– массовый подвод поездов, предусмотренных графиком движения в периоды после завершения работ в «окно», а также в периоды, когда нормативным графиком по прибытию заложено больше поездов, чем возможно сформировать (освободить пути приема станции).

Непредвиденные затруднения:

– отказы технических средств, требующие немедленного устранения, следствием которых является невозможность своевременной обработки транзитного вагонопотока;

– несогласованность действий смежных участков с другими железнодорожными администрациями в части организации пропуска поездов;

– временное отсутствие в определенные периоды суток локомотивов и (или) локомотивных бригад;

– «человеческий фактор» – невозможность прогнозирования всех влияющих факторов и построения потребной модели движения грузовых поездов на полигоне отделения железной дороги.

Одним из основных направлений стратегии дальнейшего развития является внедрение современных информационно-аналитических, навигационных систем, позволяющих производить качественную оценку использования существующего парка локомотивов [5].

В целях эффективного использования штата работников отделения железной дороги в условиях снижения объемов работы производится компенсирование временно возникшей неукomплектованности штата изменением режима работы составителей поездов по варианту для снижения объемов работы. При необходимости назначения маневрового локомотива в связи с увеличением объемов работы используется дополнительное привлечение работников, обслуживающих смежные участки, в т. ч. организована работа в соответствии с сезонностью работы клиентов.

Обеспечение Минского отделения БЧ качественно новым кадровым потенциалом на основе совершенствования системы подготовки, переподготовки

работников также является одной из основных задач стратегии развития отдела перевозок.

В этой связи переподготовка работников для получения профессии «кондуктор грузовых поездов» из числа существующего штата составителей поездов, а также помощников машинистов грузового движения на учебно-производственной базе Дорожного центра по подготовке, переподготовке и повышению квалификации кадров ГО «Белорусская железная дорога» является потенциально одним из самых перспективных направлений дальнейшего совершенствования технологии эксплуатационной работы отделения железной дороги.

Первая экспериментальная группа слушателей в количестве 4 человек в настоящее время уже проходит теоретический курс переподготовки для дальнейшего освоения работы по принципиально новой профессии. В рамках мероприятий второго полугодия планируется расширение теоретических и практических навыков штатных работников основных профессий, задействованных в перевозочном процессе.

Список литературы

1 Государственная программа развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016–2020 гг. : постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 28 апр. 2016 г., № 345.

2 Дулуб, П. М. Повышение эффективности эксплуатационной работы на Белорусской железной дороге / П. М. Дулуб // Тихомировские чтения: Синергия технологии перевозочного процесса : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Гомель, 10 дек. 2020 г. / Белорус. гос. ун-т трансп. ; под общ. ред. А. А. Ерофеева. – Гомель : БелГУТ, 2021. – С. 13–19.

3 **СТП БЧ 15.326–2016.** Типовой технологический процесс организации местной работы на отделении Белорусской железной дороги. – Минск : Бел. ж. д., 2016.

4 Технологический процесс организации местной работы на 2022 год на Минском отделении Белорусской железной дороги. – Минск : Бел. ж. д., 2022.

5 Применение предметно-ориентированной ГИС для решения задач оперативного управления перевозочным процессом / А. А. Ерофеев [и др.] // Вестник БелГУТа: Наука и транспорт. – 2018. – № 2 (37). – С. 50–56.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ:

■ Юроть Михаил Владимирович, г. Минск, РТУП «Минское отделение Белорусской железной дороги», начальник отдела перевозок, nodn@nod1.mnsk.rw.