

Співпраця у вантажному русі: логіка та логістика рішень



Обіг вантажного вагона – один з основних показників, який впливає на фінансові надходження залізниці. Адже чим менше часу вагон “робить коло” від моменту навантаження до його наступного навантаження, тим більше вантажів він перевезе за підсумками місяця чи року, тим більше доходів отримає залізниця. Логіка проста і зрозуміла, але нині є чимало випадків, коли вантажні вагони тривалий час затримуються в дорозі.

Чому так трапляється і як виправити ситуацію? – шляхи вирішення цих проблем нещодавно обговорювали учасники наради єдиних змін – працівники господарства перевезень Львівської та Південно-Західної залізниць. Нарада під головуванням керівників Головного управління перевезень і служб перевезень залізниць відбулася в Методично-інформаційному бюро Львівської залізниці та проводилася для кожної диспетчерської зміни окремо.

Відкриваючи нараду, заступник начальника Головного управління перевезень Микола Топчієв зазначив, що ця зустріч покликана вдосконалити систему експлуатаційної роботи і якість планування перевізного процесу між залізницями. Львівська залізниця працює в особливих умовах, яких нема на інших залізницях, тому ці особливості мають враховуватися сусідніми залізницями і дирекціями.



– Безпосереднє спілкування поїзних і дорожніх диспетчерів дозволить поліпшити технологію роботи, дійти порозуміння у вирішенні проблемних питань для збільшення пропускної спроможності залізниць, – зазначив Микола Топчієв. – Хоча вже зараз можемо сказати, що впродовж минулого року диспетчерський апарат якісно попрацював. Уперше за роки незалежності ми досягли обігу вантажного вагона у 5,85 доби за плану 6,58 доби. Значний вплив на обіг вагона на даний час має наявність кордонів з іншими державами та співпраця з митними й прикордонними органами при передачі вантажів за кордон. Окрім того, маємо і “внутрішні кордони” – стикові стан-

ції між залізницями. Тому нам необхідно організувати роботу так, щоб всі стикові станції були завантажені, і щоб при цьому вантаж не затримувався у дорозі. Щоб не було ситуацій, коли Південно-Західна залізниця максимум поїздів передає через станцію Здолбунів, а Львівська на Південно-Західну – через станцію Підволочиськ. Ми повинні пам'ятати, що ефективність перевізного процесу залежить від ефективної і злагодженої роботи диспетчерського апарату.

Особливість Львівської залізниці полягає в тому, що більшість вантажів проходять через її територію транзитом, тому вона є залежною від рівномірного надходження вантажів із Південно-Західної залізниці. На залізниці діють 15 прикордонних переходів, через які щодоби до “третіх” країн передається 30-35 поїздів, що в середньому становить 1,8 тис. вагонів. Це вносить свої корективи в роботу залізниці, оскільки країни Західної Європи лімітують прийом вантажів добовою нормою, а з Південно-Західної залізниці вантажі надходять нерівномірно. Тому трапляються ситуації, коли одночасно приходить значна кількість вагонів, які не завжди вдається в повному обсязі і вчасно передати за кордон. Окрім того, чимало часу тривають простоя вантажних поїздів

вагонопотоків. Досі 90% вантажних поїздів із Південно-Західної залізниці надходили на Львівську через станцію Здолбунів. Але у зв'язку із запровадженням швидкісного руху на дільниці Львів–Здолбунів цей напрямок не спроможний пропустити таку кількість вантажних поїздів. Частину вантажів слід скеровувати через станцію Підволочиськ. Працівники обидвох залізниць погоджуються, що це необхідно зробити, але кожна сторона має своє бачення організації руху.

Точкою зору львівських залізничників ми поцікавилися у начальника служби перевезень Зеновія Фіняка:



– Нам треба знайти “золоту середину” у використанні двох рівноцінних стикових пунктів – станцій Здолбунів і Підволочиськ.

Львівська залізниця пропонує, щоб третина вантажів надходила через Підволочиськ, решта, як і раніше, – через Здолбунів. Водночас пропонуємо запровадити рух на подовжених плечах. Зараз локомотивні бригади ведуть вантажні поїзди на подовженій дільниці Львів–Підволочиськ–

лися, як і раніше, через станцію Здолбунів. Їїхню позицію можна зрозуміти, оскільки на цій дільниці вагова норма поїздів становить 6 тис. тонн, тоді як на дільниці Жмеринка–Підволочиськ вагова норма всього 4,5 тис. тонн. Але я сподіваюся, що наші колеги приймуть наш варіант розподілу вантажопотоків.

Свою точку зору висловив і заступник начальника оперативно-розпорядчого відділу з технічної роботи служби перевезень Південно-Західної залізниці Юрій Даніш.



– Так, у нас є проблемні питання, тому ця нарада надзвичайно важлива, – пояснює Юрій Даніш. – Зараз через станцію Підволочиськ на прийом маємо до 26 поїздів, а на здачу 15-17. А на станції

Здолбунів більше здаємо поїздів, ніж приймаємо. Для раціонального використання локомотивів і зменшення простою вагонів потрібно забезпечити парність поїздів. Аби вантажні поїзди не розбивали колію, якою мають їздити швидкісні пасажирські поїзди, ми скерували частину вантажних поїздів через станцію Підволочиськ. Нам це не зовсім вигідно, оскільки довжина дільниці збільшилася, і на цій дільниці вагова норма поїздів менша на 1,5 тис. тонн, ніж на здолбунівському напрямку. Ми змушені зменшувати вагу вантажних поїздів на станції Жмеринка до 4,2 тис. тонн. Це призводить до збільшення кількості вантажних поїздів, на вивіз яких потрібна більша кількість електровозів. А їх на сьогодні не вистачає. Я розумію, що інфраструктуру треба ремонтувати, але хотілося б, щоб наші електровози швидше проходили дільницю від Львова до станції Красне. Затримка рухомого складу призводить до того, що нам не вистачає електровозів для передачі вантажів на станції Зерново в Російську Федерацію чи для розвезення місцевих вантажів у межах залізниці.

Вихід зі скрутного становища Юрій Даніш бачить у придбанні нового тягарухомого складу. Напрацювання в цьому плані серйозні, оскільки впродовж наступних чотирьох років заплановано придбати для залізниць України 509 локомотивів.

Утім, навіть після завершення наради всі крапки над “і” остаточно не розставлено, діалог триває.

Дмитро ПЕЛИХ
Фото автора

У зв'язку з проведенням в Україні фінальної частини футбольного Євро-2012 і запровадженням швидкісного руху на дільниці Львів–Здолбунів–Київ потрібно змінювати порядок направлення вагонопотоків. Досі 90% вантажних поїздів із Південно-Західної залізниці надходили на Львівську через станцію Здолбунів. Але у зв'язку із запровадженням швидкісного руху на дільниці Львів–Здолбунів цей напрям не спроможний пропустити таку кількість вантажних поїздів. Частину вантажів слід скеровувати через станцію Підволочиськ. Працівники обидвох залізниць погоджуються, що це необхідно зробити, але кожна сторона має своє бачення організації руху.

через тривалі митні та прикордонні огляди. Така ситуація негативно впливає на показники обігу вагона.

Проте основне питання, яке турбувало учасників форуму, – це налагодження якісної роботи на стикових станціях Львівської і Південно-Західної залізниць, зокрема на станціях Здолбунів і Підволочиськ. У зв'язку з проведенням в Україні фінальної частини Євро-2012 і запровадженням швидкісного руху на дільниці Львів–Здолбунів–Київ потрібно змінювати порядок направлення

Жмеринка. Організовано це на паритетних умовах, тобто львівські локомотивні бригади їздять до Жмеринки, а локомотивні бригади Південно-Західної залізниці ведуть поїзди до станції Клепарів. До кінця року плануємо поїхати на подовженому плечі до станції Козятин. Зараз на дільниці Львів–Здолбунів ведуться ремонтні роботи, тому перші експериментальні поїздки плануємо розпочати у червні.

Колеги з Південно-Західної залізниці наполягають, щоб максимум поїздів передава-