

І. Тревогін, начальник управління технологій перевезень та роботи станцій Департаменту управління рухом Укрзалізниці

# ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ПОКАЗНИКИ ТА ЕФЕКТИВНІСТЬ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ



**2014 рік був нелегким для залізничної галузі, проте залізничниками зроблено все можливе для забезпечення потреб у перевезеннях вантажів та пасажирів.**

Підвищення рівня окремих показників експлуатаційної роботи свідчить про досить ефективну роботу господарства перевезень у 2014 році.

Однак окремі якісні та кількісні показники, зокрема експлуатаційний вантажообіг, оборот вагона, навантаження (вагонів, тонн), хоча й дещо знижені відносно планового завдання та рівня минулого року, проте рівень їх виконання свідчить про необхідність підвищення рівня ефективності роботи господарства, що досягається за умови ефективної роботи всіх ланок залізничного транспорту.

За підсумками роботи за 2014 рік експлуатаційні показники становили порівняно з 2013 роком та плановим завданням:

- експлуатаційний вантажообіг — 94,0% відносно планового завдання (93,3% відносно минулого року);
- транзитні перевезення — 94,2% (90,3% відносно минулого року);
- навантаження у вагонах — 96,9% (86,7% відносно минулого року), у тоннах — 98,5% (86,9% відносно минулого року);
- вивантаження — 98,5% (85,8% відносно минулого року).

Основною причиною невиконання навантаження є неперед'явлення вантажів до перевезень, що впливає і на виконання решти показників.

За 2014 рік вагон робочого парку обертався за 8,66 доби (повільніше, ніж у звітному періоді минулого року, на 1,11 доби). Уповільнення обороту вагона відбулося через збільшення часу простоїв вагона під однією вантажною операцією та на одній технічній станції, рівень виконання яких становив у 2014 році відносно минулого року 87,9 та 86,1% відповідно.

У звітному році потреба в перевезеннях задовольнялася робочим парком у розмірі 144,9 тис. вагонів у се-

редньому на добу проти 144,6 тис. вагонів у 2013 році.

Дільнична швидкість за 2014 рік становила 39,5 км/год. Це вище порівняно з плановим завданням (101,0%), але дещо нижче проти рівня минулого року (99,5%). Технічна швидкість становила 45,6 км/год та виконана відносно планового завдання на 101,6%, відносно рівня минулого року — на 100,7%.

Щодо показників використання локомотивів, то середньодобова продуктивність локомотива становила 1449 тис. ткм брутто, що вище рівня відповідного періоду минулого року (101,8%) та встановлених планових завдань (102,3%).

Середньодобовий пробіг локомотива склав 502 км та виконаний відносно планового завдання на 103,5%, а також перевищений відносно рівня минулого року на 101,0%.

Середня вага вантажного поїзда становила 3437 т, що вище плану (101,7%) та рівня минулого року (100,4%).

Окрім експлуатаційних показників, у 2014 році відбулись і структурні зміни. Наказом генерального директора Укрзалізниці від 08.08.2014 № 505-Ц/од на базі Головного управління перевезень утворено Департамент управління рухом, який очолив Алейник Віталій Самійлович.

Варто зазначити, що в період реформування залізничної галузі ключовими змінами для побудови організаційної структури господарства перевезень є оптимізація та централізація, метою цих змін є створення ефективної системи, яка буде базуватися на централізованому оперативному управлінні рухом поїздів на полігонах значної довжини залізничної мережі України.

На сьогодні існуюча система диспетчерського управління рухом поїздів складається із чотирьох рівнів

(головні диспетчери УЗ, дорожні диспетчери, поїзні диспетчери та станційні диспетчери).

Після реформування та зміни статусу залізниць як регіональних філій АТ «Українська залізниця» організаційна структура вертикалі управління рухом буде складатися з Департаменту управління рухом (ЦД), служб перевезень (Д) на рівні регіональних філій за кількістю залізниць та відділів перевезень і роздільних пунктів (залізничні станції, роз'їзди, обгінні пункти) як структурних підрозділів.

Така структура дозволить усунути недоліки, що зазначені вище, значно підвищити рівень експлуатаційної роботи, скоротити експлуатаційні витрати.

Наразі перед Департаментом стоять такі завдання та функції:

- організація злагодженої експлуатаційної роботи залізниць України (у межах залізничної мережі) з метою задоволення потреб щодо перевезень пасажирів і вантажів для забезпечення максимальних надходжень та мінімальних витрат;
- створення ефективної системи управління процесом перевезень, регулювання у сфері організації та забезпечення цього процесу;
- затвердження та контроль виконання нормативів для господарства перевезень;
- аналіз ефективності використання й розвиток інфраструктури господарства перевезень;
- участь у плануванні й забезпеченні розвитку всієї вертикалі інфраструктури та тяги.

Основні функції служб перевезень регіональних філій (залізниць) передбачатимуть:

- оперативне управління рухом поїздів, контроль за поїзним станом та роботою станцій;
- розробку та контроль виконання графіка руху поїздів з урахуванням надання «вікон» (з концентрацією на напрямках руху в межах залізниці);
- затвердження й контроль виконання нормативів для господарства перевезень у регіоні залізниці (з концентрацією на напрямках руху в межах залізниці);
- аналіз ефективності використання й розвиток інфраструктури

господарства перевезень у регіоні залізниці.

З огляду на це основними функціями структурних підрозділів є:

- організація управління процесом перевезень у межах районів управління рухом поїздів (на сьогодні — дирекцій залізничних перевезень з їх укрупненням), що входитимуть до складу регіональних центрів управління, регулювання у сфері організації та забезпечення цього процесу, вирішення питань ефективного використання рухомого складу;
- організація злагодженої експлуатаційної роботи станцій з метою задоволення потреб щодо перевезення пасажирів та вантажів у межах дирекцій залізничних перевезень.

Після утворення АТ «Українська залізниця» у складі Департаменту передбачається створити Головний центр управління рухом (ГЦУП), у якому планується зосередити диспетчерський апарат дорожнього рівня, який у міру впровадження сучасних систем управління рухом буде здійснювати централізоване управління рухом на великих полігонах основних напрямків залізничної мережі України.

Поступово передбачається створити у складі служб перевезень залізниць Регіональні центри управління рухом поїздів із розподілом їх на райони.

Управління рухом на напрямках, які не будуть включені до ГЦУП, що зазначалося вище, передбачається організувати на рівні Регіональних центрів управління рухом (РЦУП).

Водночас фахівцями Департаменту разом із причетними підрозділами Укрзалізниці та залізниць розроблено проект Програми утворення Головного центру управління рухом та регіональних центрів управління рухом

поїздів (далі — Програма), розрахованої до 2019 року.

Проектом Програми передбачено роботи з технічної та інформаційної підтримки, а саме:

- впровадження мікропроцесорних систем диспетчерської централізації;
- впровадження системи МПЦ на станціях;
- створення системи контролю використання рухомого складу та стану об'єктів;
- створення системи інтервального регулювання рухом поїздів;
- створення програмно-технологічного та апаратно-технічного комплексу ЦУП;
- розвиток автоматизованої системи контролю та розробки графіка руху поїздів;
- створення інтегрованої інформаційної системи стану інфраструктури й рухомого складу;
- розв'язання завдань з автоматизованої фіксації місцезнаходження составів.

Реалізація зазначеної Програми дозволить:

- підвищити стабільність роботи залізничного транспорту України за рахунок концентрації централізованого управління рухом поїздів;
- скоротити терміни доставки вантажів за рахунок підвищення дільничної швидкості, скорочення кількості технічних (сортувальних) станцій, збільшення протяжності диспетчерських дільниць;
- оптимізувати персонал за рахунок підвищення рівня технічного й інформаційного забезпечення, реорганізації диспетчерських дільниць, закриття та зміни режиму роботи роздільних пунктів. ☞

*Надійшло до редакції  
09.01.2015 р.*

