

ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДОВЫХ И ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ПРОЦЕССОВ В ДИСТАНЦИЯХ ПУТИ В СВЯЗИ С ПЕРЕХОДОМ НА УЧАСТКОВУЮ СИСТЕМУ ТЕКУЩЕГО СОДЕРЖАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ

В статье изложены основные причины перехода на новую систему текущего содержания пути. Дана краткая характеристика участковой системы ведения путевого хозяйства. Отмечены значимые проблемы, которые необходимо решить при переходе на участковую систему для достижения реального эффекта.

До настоящего времени основой эксплуатации железнодорожного пути остается его текущее содержание с осуществлением постоянного надзора за состоянием колеи и сооружений и выполнением планово-предупредительных и неотложных работ. Трижды делались попытки реформирования системы работы дистанций пути, однако они не увенчались успехом. Причины этих неудач одни и те же:

- значительный объем неотложных и первоочередных работ, связанный с применением материалов верхнего строения пути, не отвечающих современным требованиям;
- несоблюдение периодичности ремонтов пути, применение технологий ремонтов, не обеспечивающих длительную стабильность пути;
- сезонные деформации пути из-за расстройств земляного полотна.

Эти недостатки в путевом хозяйстве постепенно устраняются за счет повышения мощности пути, качества материалов верхнего строения, внедрения прогрессивных техники и технологий ремонтов пути.

Однако практически неизменными остаются следующие факторы, препятствующие переходу на прогрессивную участковую систему ведения текущего содержания пути:

- отсутствие отлаженной системы передислокации бригад в рамках укрупненного низового подразделения. Сейчас в среднем на пять околотков приходится одна дрезина с краном, на три околотка — одна путеремонтная летучка, на дистанцию пути — одна пассажирская автомотриса, поэтому потери рабочего времени на передислокацию бригад в зависимости от местных условий составляют от 15 до 30 %;
- отсутствие постоянной связи на линии между руководителями работ и производящим осмотр пути персоналом затрудняет оперативную выдачу предупреждений и организацию устранения опасных неисправностей.

В соответствии с приказом ОАО «РЖД» от 05.10.2007 г. № 128 «О совершенствовании системы организации текущего содержания пути, искусственных сооружений и земляного полотна», дистанции пути, переходящие на участковую форму текущего содержания пути, должны обеспечиваться:

- штатными транспортными средствами для доставки к месту работ и обратно укрупненных бригад и бригад по неотложным работам (автомобилями или автомотрисами в зависимости от наличия прирельсовых автодорог и пригородного сообщения);
- расчетным количеством современных средств малой механизации и мобильной связью.

При участковой форме текущего содержания пути основным структурным подразделением дистанции становится эксплуатационный участок под руководством старшего дорожного мастера. В рамках эксплуатационного участка сохраняются околотки и все дорожные мастера.

Коллективы путевых бригад на эксплуатационном участке объединяются в два основных структурных подразделения: укрупненную бригаду численностью не менее 20 человек для выполнения плановых работ и бригады из восьми и более человек для выполнения неотложных работ.

На эксплуатационном участке может создаваться несколько укрупненных бригад в зависимости от его протяженности и численности. Руководит укрупненной бригадой дорожный мастер.

Бригада для производства неотложных работ создается одна на околотке под руководством бригадира пути (ПДБ) и находится в прямом подчинении дорожного мастера (ПД).

При наличии на участке крупных станций для их обслуживания создается специализированная бригада по ремонту стрелочных переводов и содержанию рельсовых цепей (ПДБ спец.), на которую возлагаются работы по обточке остряков и сердечников крестовин, наплавке крестовин и рельсов, приварке (пайке) соединителей, ревизии изолирующих стыков и замене изоляции и т.д.

В составе укрупненной бригады должно быть не менее четырех квалифицированных сигналистов, подготовленных из числа монтеров пути, а в бригадах по неотложным работам и в специализированной бригаде – не менее двух.

Границы околотков, как правило, не изменяются. При этом сохраняется ответственность дорожных мастеров за обеспечение безопасности движения поездов на вверенных им околотках.

Дистанции пути, переводимые на новую структуру, должны в первоочередном порядке оснащаться мобильной связью, каналами обмена информацией между эксплуатационными участками и конторой дистанции, средствами доставки бригад к местам работ, машинами для локальной выправки пути и ликвидации выплесков, средствами малой механизации в потребном количестве.

Основной проблемой при переходе на участковую систему является кадровый вопрос, связанный с комплектацией укрупненных бригад и штата их специалистов, и организация доставки бригад к месту производства работ по новой схеме передвижения.

На протяжении ряда лет практически на всех дорогах проходило сокращение численности работников структурных подразделений. Не стали исключением и дистанции пути. На данном этапе во многих ПЧ фактическая численность монтеров пути и сигналистов ниже расчетной величины.

В сентябре 2010 г. сотрудниками НИЛ «Экономика транспорта» СГУПС был выполнен комплекс практических работ и аналитических исследований в дистанции пути «Ч» Красноярской железной дороги.

Показатели соответствия фактической численности рабочих расчетной величине и штатному расписанию приведены в табл. 1. Фактическая численность монтеров пути составила в сентябре 2010 г. 127 чел., что на 14 чел. меньше расчетной величины и на 6 чел. меньше, чем в штатном расписании. Кроме того, в дистанции не хватает 11 сигналистов.

Соответственно, укомплектовать укрупненные бригады возможно либо приемом на работу дополнительного контингента, либо за счет монтеров пути из других бригад, которые останутся работать по прежней системе. Кроме того, для каждой укрупненной бригады, согласно штатному расписанию, потребуются дополнительно мастера и, согласно приказу ОАО «РЖД», на каждом участке должны быть инженер и техник.

Таблица 1

Численность монтеров пути в дистанции пути «Ч», чел.

Профессия	Околоток	Расчетная численность	Фактическая численность	Штатное расписание	Отклонение фактической численности от расчетной	Отклонение фактической численности от штатного расписания
монтер пути	ПД-1	17	14	17	–3	–3
монтер пути	ПД-2	24	18	18	–6	0
монтер пути	ПД-3	15	16	16	1	0
монтер пути	ПД-4	19	16	18	–3	–2
монтер пути	ПД-5	12	12	13	0	–1
монтер пути	ПД-6	14	14	14	0	0
монтер пути	ПД-7	19	16	17	–3	–1
монтер пути	ПД-8	10	10	11	0	–1
монтер пути	ПД-9	11	11	11	0	0
сигналист	18 чел. (по два на каждый околоток)		7	18	–11	–11

Не меньше сложностей с организацией доставки бригад к месту производства работ и обратно. Во многих ПЧ потребуется приобретение автотранспорта. Однако в штатное расписание не заложены должности водителей автомобилей. В какой-то мере их могут заменить монтеры-путейцы, совмещающие свои основные обязанности с обязанностями водителя. Но это приведет к отвлечению их от работ по текущему содержанию пути.

Потребуется и решение специфических проблем конкретных дистанций. В частности, в дистанции пути «Ч» вдоль земляного полотна отсутствуют автомобильные дороги, что в значительной степени сокращает возможности своевременной доставки бригад к местам проведения работ. Следовательно, необходимо строительство автомобильной дороги. Бригады, особенно комплексные, должны быть мобильны. Иначе не будет толку от укрупненных бригад, если большую часть рабочего времени они будут терять на поездках до места производства работ.

Говоря о проблеме оптимизации структуры рабочего времени, приведем еще один пример. В период с 12 по 15 октября 2010 г. нами были сделаны 17 фотографий рабочего дня исполнителей в шести околотках дистанции пути «Ч». В общем балансе рабочего времени исполнителя время работы занимает 80,7 % (в том числе продуктивное время – 80,2 %, случайная работа – 0,5 %), время перерывов – 19,3 %.

Время работы складывается из *оперативного времени*, то есть времени, когда человек непосредственно выполняет рабочие операции, и *подготовительно-заключительного времени*, когда человек еще не работает, но выполняет определенные действия, без которых нельзя начать работу.

Фотографии рабочего дня показали, что в дистанции пути «Ч» на оперативное время приходится 53 % общих затрат рабочего времени монтеров пути, а на подготовительно-заключительное – 23,4 %, т.е. 44,3 % от оперативного. В подготовительно-заключительном времени велика доля затрат на следование к рабочему месту в начале и конце работы и межоперационные проходы.

Удельный вес ПЗ в общем балансе по околоткам:

- ПД-1 – 16,3 % (23,8 % от оперативного);
- ПД-3 – 46,2 % (118,1 % от оперативного);
- ПД-4 – 25,4 % (48,6 % от оперативного);
- ПД-6 – 18,2 % (32,2 % от оперативного);
- ПД-7 – 18,9 % (39,3 % от оперативного);

— ПД-8 – 19,2 % (36,1 % от оперативного).

Если учесть, что *норматив* затрат *подготовительно-заключительного* времени на работах по текущему содержанию пути составляет всего 3,9 % от оперативного, то фактическая величина 44,3 % превышает норматив в 4 раза. Однако значительных неиспользованных резервов сокращения ПЗ не имеется в связи с удаленностью железнодорожной линии от автомобильных дорог. Единственным способом для рабочих добраться к месту работы в начале смены и с места работы в конце смены является электропоезд, в течение смены – пешком или на дрезине.

Технологические перерывы, связанные в основном с пропуском поездов и ожиданием выполнения других операций, входящих в технологический процесс, составляют 5,3 % от продолжительности смены или 10 % от оперативного времени. С учетом того, что нормативами эти затраты не предусмотрены, можно сказать что они велики.

Таблица 2

Нормативы затрат подготовительно-заключительного, времени обслуживания рабочего места, регламентированных перерывов в дистанции пути «Ч»

Категория затрат	Норматив, проц. от оперативного	Факт, проц. от оперативного
Подготовительно-заключительное	3,9	44,25
Обслуживание рабочего места	1	7,06
Отдых и личные надобности	7,6	2,76
Технологические перерывы	—	10,02

Нерегламентированные перерывы, вызванные нарушением технологического процесса и трудовой дисциплины, составляют 12,6 % (23,7 % от оперативного времени) и являются реальными резервами повышения эффективности использования рабочего времени.

В связи с переходом на участковую систему ведения путевого хозяйства необходимы мероприятия и по обустройству рабочих маршрутов, строительство боксов для стоянки автомобилей и мотовозов на станциях, создание баз, мест дислокации участковых бригад, строительство для них бытовых помещений.

Есть трудности и другого рода. При прежней системе ведения путевого хозяйства монтер пути жил и работал на своем околотке в пределах десяти–двадцати километров. При переходе на участковую систему фронт работ планово-предупредительной бригады может достигать полутора сотен километров, т.е. каждое утро рабочим предстоит за сто километров приезжать на работу, а вечером обратно.

Тем не менее, практика показывает, что применяемая на железных дорогах система текущего содержания пути малочисленными бригадами не позволяет обеспечить полное выполнение технологий установленных путевых работ, улучшить качество содержания пути, своевременно устранять все его неисправности. Чтобы выполнить при том же состоянии и наличии техники поставленные задачи, необходимо создание таких организационных структур, которые бы позволили повысить производительность труда, качество и контроль выполняемых работ, а следовательно, и безопасность движения поездов.