

Михаил Крохин: Ни один волос с головы диспетчера не упал

СВЕРХУРОЧНЫЕ

Татьяна Комендант

Сверхурочные локомотивных бригад уже стали притчей во языцех в компании. О том, что делается для нормализации работы машинистов, наш корреспондент расспросил заместителя начальника департамента локомотивного хозяйства Михаила Крохина (на снимке).

– Михаил Николаевич, почему с такой регулярностью поднимается вопрос о переработках локомотивных бригад, о том, что их труд используется нерационально?

– Это связано прежде всего с тем, что управляют работой локомотивных бригад служба движения, диспетчерские центры – после того как бригада выехала за ворота депо, заявив о готовности вести какой-либо поезд. И тут начинаются сплошные нарушения, несмотря на то что есть нормативы, согласованные с движением, начальниками станций.

Например, сколько времени машинисту принимать электропоезд, чтобы безопасно вести поезд? Как правило, от 30 до 50 минут, в зависимости от депо. Дальше начинается станционное время, чтобы заехать под поезд, опробовать тормоза и отправиться. Оно тоже различное на разных станциях. Если маленькая станция, это меньше времени займет. Большая станция – это несколько парков, их тоже надо проехать.

Но в любом случае есть такой порядок: от момента, когда бригада прошла медкомиссию и инструктаж, до отправления должно пройти не более двух часов. А у нас сплошь и рядом в это время не укладываются.

– То есть два часа – это тот максимум, в который можно уложиться на любой станции, независимо от ее размеров?

– Верно. У нас руководители некоторых станций заявляли: а вот мы не смогли. Выезжали на место и говорили им: вот здесь вы лукавите, а здесь недорабатываете.

Далее еще проще. Каждая дорога принимает на себя обязательства по обеспечению участковой скорости. Расстояние мы знаем, на какие плечи едет локомотивная бригада – тоже. Делим эту цифру на участковую скорость и получаем время в пути. Если расстояние 300 километров, а участковая скорость, предположим, 50 километров в час – получается шесть часов пути.

А потом начинается обратный ход. Нужно время, чтобы



ФОТО АЛЕКСЕЯ ЧЕКАКИНА

отцепить локомотив от поезда и завести его в депо. Или оставить на пути, потому что локомотивы у нас идут на большие плечи, чем бригады. Получается 8 – 9 – 10 часов. На каждой дороге каждый участок расписан по времени.

Потом машинист должен отдохнуть. Продолжительность его отдыха жестко расписана: не более и не менее определенного времени. Это определяется и Трудовым кодексом, и внутренними отраслевыми документами.

Так что рассчитать, сколько машинист должен будет отдыхать, сегодня можно. Возьмем, к примеру, маршрут Мариинск – Карымская. Полигонный оборот локомотивов – 2,5 тысячи километров. От Карымской до Хабаровска – 2 тысячи. И диспетчер видит, как идут поезда. Сколько идет поездов за это время, подойдет эти поезда или не подойдет, он обязан знать.

Но, к сожалению, этого не происходит. Диспетчеры не в состоянии провести поезд за определенное время. Поезда идут, как бог на душу положит. Диспетчер только констатирует, что они проследовали тогда-то, и все.

– По-вашему, дело в неква-

лифицированности диспетчерской службы?

– Молодые и неопытные. А в некоторых случаях и не хотят учиться, чтобы разбираться в сложившейся поездной обстановке.

Месяца два назад Московская дорога заработалась до такой степени, что машинисты по 24 часа не сменялись. Это вообще преступление. Руководители депо скрывали ситуацию. В маршруте ставили одно, а на деле другое – бригады простаивали.

При этом, когда начинаешь анализировать поездку, выясняется, что вместо двух часов машинисты ждали отправления 3 – 4, а то и до 5 часов. Нет поездов – диспетчер не может спланировать явку бригады. Ждет, пока что-нибудь подойдет! По пути следования диспетчер тоже не хочет и не может влиять на ситуацию (по моему твердому убеждению, не чувствует ответственности за это). С него никто не спрашивает.

Ты же видишь свой полигон – если там что-то случилось, значит, приостанови, отмени какие-то поезда, явки! Нет, пресловутый вал, пресловутая отчетность, надо во что бы то ни стало сдать определенное количество поездов, грузов и так далее.

Бывало даже, что пассажир-

ский останавливали и давали дорогу грузовому поезду, потому что план диспетчеру устанавливают только на грузы. А потом идет искажение на графике – «подрисовывают» прибытие пассажирских поездов вовремя.

Есть надежда, что скоро это все кончится. Проследование поездов уже фиксируется в автоматическом режиме. Поставили бортовые датчики на локомотиве и напольные считывающие устройства на подходе к станции. Автоматически происходит считывание информации, когда поезд проходит эту точку. Когда эта технология начинает работать, многое меняется. Там, где раньше график соблюдался на 100 процентов или 99,9, после этого и до 84 процентов скатывается.

– С автоматикой не договориться?

– Да. И чтобы бороться с нерациональным использованием локомотивных бригад, разработали также автоматизированную программу обработки маршрута машиниста. Теперь все данные передаются в Москву и здесь обрабатываются. Раньше справка формировалась в депо в ручном режиме, – и там всегда была «розовая» картина. Ну 2 – 3 случая покажет дорога за год, а теперь видно, что их сотни.

Посмотрели на эти цифры – устроили разбор. Вызвали худшие четыре дороги – Московскую, Горьковскую, Свердловскую и Куйбышевскую. Ведь были выявлены сотни случаев сверхурочной работы: и свыше 12 часов, и по пять ночей подряд, и когда отдыхали недостаточно. То есть машинист 12 часов провезет, а потом его 3 – 4 часа продержат, а потом надо умыться, поесть да еще дойти до дежурного по депо. Часа полтора ему дадут поспать после такого издевательства, и назад он едет опять же 12 часов. А потом мы говорим о какой-то безопасности!

И тут же рядом сотни случаев, когда люди отдыхают сверх положенного – по 14 – 16 и более часов. Ну, человек может определенное время поспать, а все остальное время что ему там делать?

У каждого свои проблемы. Кому-то надо было дочку встретить, у кого-то подсобное хозяйство. Понятно, что люди начинают беспокоиться, переживать. Считается, что машинист отдыхает, а он уже измучился ожиданием. Потом приходит поезд, он едет, и всякие беды случиться могут, это серьезное влияние оказывает.

По отдыху в пункте оборота. 18800 случаев свыше 12 часов! О каком планировании может идти речь? Как получилось, так и получилось. Сегодня лучше, завтра хуже. И ни у одного диспетчера ни один волос с головы не упал.

На некоторых дорогах прячут переработки в другой графе – непредоставление выходного дня. Не дают людям выходные в должном размере. На Красноярской дороге 89,3 процента от необходимого, 84,4 – на Московской, 95,6 – на Свердловской. Заставляют вместо выходных дней работать.

– Как вы считаете, сами машинисты заинтересованы в сверхурочных?

– Большинство не против сделать 1 – 2 поездки сверх нормы для того, чтобы чуть больше заработать. Кстати, и Трудовой кодекс разрешает 120 часов сверхурочных в год. Вот если бы мы в эти нормы укладывались!

Недавно делали проверку на Московской дороге – там есть случаи, когда по 300 часов вырабатывают в месяц. За один месяц годовая норма сверхурочных, а то и более! И сейчас на многих дорогах уже есть по 150 – 170 человек, которые годовую норму сверхурочных уже выработали. Думаете, они такие жадные? Нет. Надо ехать, а у нас люди безотказные. Этим пользуются те, кто не старается наладить ритмичное движение поездов.

Но скоро этим безобразиям придет конец. На мониторе компьютера в компании можно будет посмотреть на ситуацию в любом депо и даже у каждого машиниста. И тогда на местах не останется ничего, как менять всю систему работы.

ЦИФРЫ

Число случаев переработок машинистов за июль

	более 5 ночей подряд	4 ночи подряд	свыше 12 часов подряд
Северо-Кавказская	9	28	46
Куйбышевская	7	23	118
Московская	4	20	199
Свердловская	3	7	