

Игорь Бочихин: Нам не хватает долгосрочного прогноза



СВЕРХУРОЧНЫЕ

Татьяна Комендант

В прошлом номере мы опубликовали интервью с заместителем начальника департамента локомотивного хозяйства Михаилом Крохиным – о переработках локомотивных бригад. По его мнению, в первую очередь они связаны со слабым управлением бригадами со стороны службы движения, диспетчеров.

Свою точку зрения на проблему сегодня высказывает и.о. начальника отдела работы локомотивов и локомотивных бригад департамента движения Игорь Бочихин.

– Работу сильно осложняет то, что нет долгосрочного прогноза, как будут развиваться перевозки, – считает Игорь Валерьевич. – Мы видим только то, что нам предоставляют сегодня. Приходится ориентироваться на ходу. А ведь машинистов надо готовить на те объемы перевозок, которые будут, заранее.

Кроме того, локомотивные бригады, как правило, не отказываются от сверхурочных, чтобы получить зарплату побольше. Не секрет, что отдельные машинисты и их помощники после поездки идут на другую работу – для дополнительного заработка. Все равно не отдыхают! Но большинству легче поработать на своем рабочем месте, чем где-то на стороне.

– Есть ли возможность улучшить работу службы движения?

– Дело не в организации работы локомотивных бригад, а в том, что у нас большие объемы ремонта инфраструктуры. Бригада, ведя поезд, не может проехать свой участок по нормативному времени в те периоды, когда проводятся «окна» по ремонту пути или каких-то иных устройств.

– А «окна» планирует развее не диспетчерская служба?

– И диспетчерская тоже, и дирекция пути. Но у нас при планировании «окон» не снижается

На переработки локомотивных бригад влияют «окна», отказы технических средств и отсутствие прогноза по перевозкам

предъявляемый объем перевозок. Если на каком-то участке по графику мы должны пропускать 50 поездов (а при проведении «окна» мы можем обеспечить проезд по вариантному графику только 20 поездов), то 30 поездов все равно никто не отменяет, погрузка не уменьшается. Приходится переводить часть поездов на другой ход, но и там тоже бывают «окна».

Мы ужесточили контроль за использованием рабочего времени локомотивных бригад. Но на ситуацию сильно влияют случаи отказа технических средств. Если диспетчер остановил поезд на участке из-за какой-то поломки, машинист считает, что его диспетчер остановил, и поэтому поезд простоял 2–3 часа.

А перед диспетчером весь полигон, он видит, что впереди. Например, допущен какой-то брак или неисправность пути: в целях безопасности движения он останавливает поезд. Или тот же машинист остановился из-за неисправности локомотива на перегоне, и за ним сразу же выстраивается хвост. Получается, что простой у него по уважительной причине – неисправность локомотива, а все остальные, которые следом стоят, не знают, что их товарищ впереди остановился. Их диспетчер ставит в ожидание отправления или проследования опаздывающего пассажирского поезда.

– А все-таки есть какие-то резервы именно в работе диспетчерской службы?

– Создаются новые технологии, удлиняются вагонные плечи, чтобы вагон реже проходил техническое обслуживание. Это делается для того, чтобы на каких-то станциях не останавливаться. За счет этого происходит удлинение плеча и локомотивных бригад. Пересматриваются нормы пробега, вспомогательное и заключительное время на станции.

– Насколько я знаю, норма – два часа...

– Два часа – это среднесетевая норма, но у нас есть станции, на которых выезд из депо и подъезд к составу в парк отправления составляет более трех часов. Например, Хабаровск-2. Режущие маршруты, маневровые передвижения, надо объехать все препятствия. Такая же станция Тайшет. Есть большие станции – только в длину по восемь километров!

– Так, может, на самой станции по-другому выстроить систему работы?

– Сейчас уже укладывают тупики для отстоя локомотивов где-нибудь в парке отправления, чтобы не гонять локомотив резервом из депо на пути отправления. Но тут же получаем недовольство локомотивных бригад, потому что локомотив находится далеко от депо. А, по всем инструкциям, машинистам сначала надо прийти к дежурному в депо, отметить явку, а потом уже отправляться на локомотив. А у нас зачастую парк отпавле-

ния находится в трех километрах от депо.

При депо есть машина, но не на всех станциях можно подъехать к путям, и машинистам приходится идти пешком. Поэтому для них предпочтительнее следовать на локомотиве. Есть другой выход. Сейчас вводятся на всех больших станциях экипировочные бригады, которые доставляют локомотив из депо прямо под состав, а машинист с помощником приходят на локомотив – не принимают его в депо. Машинисты только отмечают там и проходят медосмотр.

В Челябинске пошли еще дальше. Чтобы локомотивные бригады не ходили в депо, сделали пункт явки в парке отправления, где и медкомиссия проверяет, и маршрут оформляют. И здесь же дом отдыха – все рядом. В других местах тоже начинают строить бригадные дома поближе к приемоотправочным путям.

– В ближайшее время можно ожидать существенного улучшения в ситуации со сверхурочными?

– Если сама локомотивная бригада не будет заинтересована в искоренении сверхурочных, то они так и останутся. Правда, еще надо посмотреть, что такое сверхурочные. В год разрешается 120 часов переработок (10 часов в месяц). Но уже в январе каждая локомотивная бригада имеет сверхурочные в связи с праздничными днями. Движение ведь не

останавливается ни в праздники, ни в выходные. А учет рабочего времени ведется у локомотивных бригад по стандартной схеме.

Кроме того, мы пока с трудом прогнозируем конъюнктуру рынка перевозок. Сегодня едем на восток, завтра – на запад, не знаем, какой будет завтра объем работы. Если у нас бригады рассчитаны на одни размеры движения, а предлагаются другие, возникает нехватка локомотивных бригад, а обеспечить вывоз поездов надо. Знать бы перспективу, тогда можно планировать, даже можно командировать людей с одной дороги на другую, найти какой-то выход.

Вот все говорят о непроизводительных потерях, но сам термин «непроизводительные потери» еще не определен. Время следования локомотивной бригады резервом – что это, непроизводительные потери или технологическая необходимость?

Локомотив не может сам очутиться в пункте оборота, где он должен быть к подходу поезда, его кто-то должен туда привести. Следовательно, бригада поедет резервом. И если есть поезд и локомотив, а нет локомотивной бригады, ее же не возьмешь с улицы. Естественно, мы будем посылать локомотивную бригаду из депо пассажирами, чтобы повести этот поезд. Так было, есть и будет. Такова технология перевозочного процесса, без этого мы просто не обойдемся.

– Так ведь пока одни перерабатывают, другие отдыхают сверх всякой нормы и ждут своего поезда...

– Локомотивная бригада, которая находится на отдыхе в пункте оборота, как правило, ждет своего поезда, потому что назначение поездов разное. Кроме того, некоторые узлы работают на несколько направлений, и в каждом направлении едет своя бригада. К тому же, пока бригада отдыхает, могут быть какие-то задержки, технические отказы, дополнительные «окна», и тогда у бригады получается сверхнормативный отдых.

Диспетчер намеренно идет на отдых больше нормы, чтобы не вызывать новую бригаду и меньшим количеством бригад вывести большее количество поездов. Если бригада отдохнула положенное время, а поезд будет только через полчаса, она имеет право сесть и уехать пассажирами. И такие случаи есть. Приходится диспетчеру уговаривать машинистов полчаса подождать и уехать с поездом. Лично я считаю, что от этого пользы больше.



ФОТО СЕРГЕЯ ТРУНИНА