

## **ИТОГИ РЕФОРМИРОВАНИЯ ПУТЕВОГО ХОЗЯЙСТВА. ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ**

**Шошина Е.В.**

**научный руководитель канд. экон. наук, доц. Кухар Л.Б.  
*Красноярский институт железнодорожного транспорта***

### **Актуальность**

Являясь наиболее капиталоемкой (на неё приходится более 50% стоимости основных фондов железных дорог), трудоемкой (в отрасли занята шестая часть работников ж/д транспорта) и материалоемкой отраслью железнодорожного транспорта, путевое хозяйство относится к одному из основных элементов ж/д транспорта.

Цель и задачи работы представляют собой:

- цель – проанализировать проблемы реформирования путевого хозяйства и дать экспертную оценку специалистов эффективности его деятельности;
- задачи:
  1. дать характеристику путевого хозяйства;
  2. определить цели и задачи деятельности путевого хозяйства и дать их сравнительную характеристику до и после реформирования;
  3. проанализировать экспертные оценки специалистов о деятельности путевого хозяйства до и после реформирования;
  4. обозначить перспективы развития путевого хозяйства в современных условиях.

Путевое хозяйство — структурное подразделение ж/д транспорта, в которое входят: железнодорожный путь со всеми сооружениями, а также комплекс производственных подразделений и хозяйственных предприятий, предназначенных для обеспечения бесперебойной работы пути, его текущего содержания и ремонта.

При этом основной целью путевого хозяйства является обеспечение безопасного и плавного движения поездов с наибольшими скоростями, установленными для определённого участка или направления.

Основная функция путевого хозяйства – содержать путь и путевые устройства в постоянной исправности.

В рамках выполнения этой функции в путевом хозяйстве осуществляются 3 основных вида ремонта:

1. капитальный;
2. средний;
3. подъёмочный.

Каждый из которых предусматривает соответствующий объём работ по замене:

- шпал;
- рельсов;
- щебеночного балласта;
- и других элементов.

Для сравнительного анализа результатов деятельности путевого хозяйства в качестве базы для сравнения берём 2006-2007 года, когда по оценке ОАО «РЖД» были получены самые лучшие показатели деятельности путевого хозяйства за время существования железных дорог в России.

Специалистами были проведены исследования и произведены расчёты, позволяющие сопоставить нормативный и фактический объёмы работ и выявить, что так, а что не так в путевом хозяйстве и установить причины этого.

Согласно результатам этого исследования и расчётов было установлено следующее:

1. снижение объёмов ремонтных работ в современных условиях;

**Показатель ремонта путей**

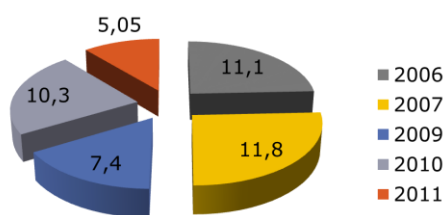


Рисунок 1 – Показатель ремонта путей

2. фактический объём работ по оздоровлению не соответствует нормативному;

Из ремонтных работ близки к нормативам только капитальные; годовой объём среднего ремонта нужно увеличить в 2.7 раза, а подъёмочного – в 31 раз.

Для выполнения нормативного объёма работ необходимо увеличить эксплуатационные расходы более чем в 1.5 раза.

3. несоответствие структуры ремонтов;

**Ремонтные работы**

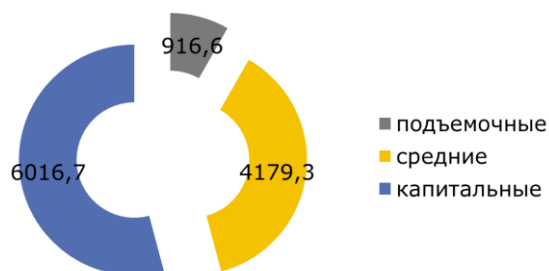


Рисунок 2 – Объёмы ремонтных работ

Нормативы ремонтов в СССР в конце 1960-х годов предусматривали, что капитальный ремонт производится через 20 лет, средний – через 11 и подъёмочный – через 6 и 16 лет. Ежегодно необходимо ремонтировать капитальным ремонтом 5% дороги, средним – 9,1% и подъёмочным – 22,9%.

Как указано выше, каждый из видов ремонта предусматривает наряду с другими элементами пути замену шпал в соответствующем объёме.

Специалисты отмечают, что достаточность или недостаточность ремонта пути может быть проверена ещё одним способом – расчётом замены шпал.

Данных о структуре замены нет, но проводимые исследования и расчёты вышеуказанных специалистов показывают, что с 1988 по 2004 годы размеры нормативного выбытия шпал превышали объём их укладки в 6,2 раза. Из этого следует другая проблема, а именно -

4. низкое качество шпал, рельсов, и как следствие – пути;

На конец 2006 г. доля негодных шпал – 12%, а на конец 2007 г. – 11.8%

5. низкое качество пути приводит к ограничению скорости движения.

В 2009г протяжённость участков со скоростью до 60 км/ч составила 37.1 тыс км или 30.5% развёрнутой длины.

Одной из определяющих причин такого положения по оценкам специалистов, является продолжающаяся в настоящее время реструктуризация системы управления путевого хозяйства. Так, в соответствии с Программой структурной реформы на ж/д транспорте в 2010 году была разработана Концепция перехода на новую систему содержания инфраструктуры, одним из основных структурных подразделений которой является путевое хозяйство.

С образованием дирекций были ликвидированы отделения дорог. предполагалось, что это улучшит управление линейными подразделениями за счёт ликвидации двойного подчинения.

Однако, как отмечают специалисты (Е.С. Свинцов, докт. тех. наук, В.П. Бельтюков, канд. тех. наук), реструктуризация системы управления путевого хозяйства происходит в условиях неурегулированности нормативной базы и постоянного её изменения.

Непрерывные изменения структуры управления на уровнях «дорога - отделение дороги - предприятие» могут привести к снижению управляемости, что потребует ввести дополнительные средства регулирования.

Экономическое положение дирекций инфраструктуры также сильно зависит от нормативной базы.

При этом специалистами выделяются следующие проблемы реформирования путевого комплекса:

1. в ходе ликвидации отделений дорог и образования региональных дирекций не решены проблемы организации управления низовыми подразделениями;
2. не прописан порядок взаимодействия между территориальными дирекциями и структурными подразделениями;
3. не созданы механизмы взаимной экономической ответственности дирекций и структурных подразделений;
4. не определены необходимые условия перехода на новые структуры управления.

И предлагаются три основных направления совершенствования системы управления инфраструктурным комплексом, а именно:

1. органов управления территориальной и региональных дирекций — разработка структур управления;
2. структурных подразделений — переход на участковую систему, возможность образования дистанций инфраструктуры, разделение на ремонт и эксплуатацию;
3. взаимоотношений участников процесса — создание регламентов взаимодействия, механизмов координации деятельности и взаимной экономической ответственности участников процессов управления инфраструктурой (разработка принципов взаимодействия дирекций инфраструктуры с ДЗО и другими дирекциями).



Рисунок 3 – Схема совершенствования управления инфраструктурным комплексом

В настоящее время в ряде дирекций путевого хозяйства был разработан новый подход к планированию путевых работ – информационная база УРРАН.

Одна из ключевых задач внедрения УРРАН в путевом комплексе – снижение стоимости жизненного цикла путевой инфраструктуры за счёт обоснованного перераспределения ресурсов. То есть эта технология помогает планировать работы так, чтобы вложенные средства обеспечивали максимально возможное сокращение совокупных затрат.

В 1994 году приказом 12Ц была введена новая система ведения путевого хозяйства, предусматривающая переход на назначение ремонтов пути по его фактическому состоянию. Помимо ресурсного показателя используются ещё 4 критерия. Совокупность этих критериев в значительной степени определяет и уровень безопасности, и уровень затрат на текущее содержание участка пути, подлежащего ремонту, однако инструмента для их количественной оценки до последнего времени не было.

В новой редакции нормативов к 5 существующим критериям должны быть добавлены дополнительные критерии с использованием инструментов УРРАН: частота отказов элементов пути и затраты на его текущее содержание пути.

Введение дополнительно 2х критериев УРРАН позволяет в условиях ограниченных лимитов более обоснованно выбрать участки ремонтов, после оздоровления которых будут получены наибольшие результаты.

Использование системы УРРАН на примере Северной железной дороги.

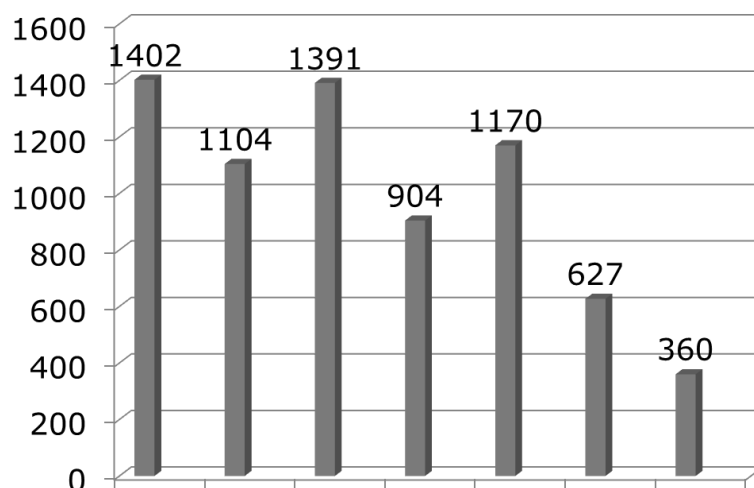


Рисунок 4 – Диаграмма превышения контрольного значения по критериям, км

Формирование планов ремонтно-путевых работ с учетом критериев системы УРРАН на всей сети ОАО «РЖД» начнётся с планов на 2014г.

Таким образом, в ходе выполнения работы, были решены следующие задачи:

1. дана характеристика путевого хозяйства;
2. проанализированы экспертные оценки специалистов о проблемах путевого хозяйства и пути их решения.

#### **Список использованной литературы**

1. Ермаков В.М., «Новый подход к планированию путевых работ», Журнал «Железнодорожный транспорт» №10, 2012
2. Свинцов Е.С., Бельтюков В.П., «Проблемы реформирования путевого комплекса», Журнал "Путь и путевое хозяйство" №5, 2012