

щего содержания криволинейных участков пути, которые уложены на железобетонных и деревянных шпалах в пределах одной кривой. Некоторые фактические параметры при проверках сравниваются с более жесткими требованиями для путей общего пользования, хотя можно предположить, что нормы содержания путей необщего пользования должны быть более мягкими. При этом условия текущего содержания путей необщего пользования должны гарантированно обеспечивать безопасность движения поездов и не должны ухудшать состояние ходовых частей экипажей и приводить к их повреждениям. С другой стороны, ходовые части локомотивов должны находиться в исправном состоянии, без повреждений, чтобы при выходе экипажей с путей промышленных предприятий на пути необщего пользования не происходило повреждений и расстройств элементов верхнего строения путей и конструкции в целом.

На основании проведенного мониторинга можно предположить, что необходим отдельный пакет нормативных (возможно, ведомственных) документов, устанавливающих технические требования к текущему содержанию и ремонтам путей необщего пользования, позволяющих повысить уровень безопасности движения поездов. Кроме того, это даст возможность также производить комплексную оценку фактического состояния пути и на этой основе планировать виды и объемы путеремонтных работ.

УДК 625.1:624.19/8

ОРГАНИЗАЦИЯ ТЕКУЩЕГО СОДЕРЖАНИЯ ПУТИ И ИСКУССТВЕННЫХ СООРУЖЕНИЙ

П. В. КОВТУН, В. В. РОМАНЕНКО, С. В. СКРЕБЕЦ, А. Ю. ТАРАКАНОВ
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Текущее содержание пути – это комплекс организационно-технических мероприятий, осуществляемых в течение всего года на всём протяжении пути для обеспечения его постоянной исправности и длительных сроков службы в периоды между очередными плановыми ремонтами пути.

Главная задача текущего содержания пути состоит в создании условий для обеспечения бесперебойного движения поездов с установленными скоростями, а также длительных сроков службы всех элементов пути.

Механизированные работы текущего содержания пути планируются в соответствии с годовыми, квартальными и полумесечными планами и, как правило, выполняются без нарушения графика движения поездов в интервалы между поездами 20 минут и более. На линиях с большой интенсивностью движения поездов для работ текущего содержания в графике движения выделяют технологические «окна» продолжительностью 1–2 ч.

Организация работ по текущему содержанию пути должна обеспечить их комплексную механизацию и механизацию, высокое качество, ликвидацию причин, вызвавших неисправности пути, т. е. такую последовательность работ, при которой исключается их повторность, повышается устойчивость пути, увеличиваются сроки службы элементов верхнего строения, используются внутренние ресурсы.

Текущее содержание искусственных сооружений включает организацию надзора на протяжении всего периода эксплуатации и выполнение определенных работ. Текущие осмотры искусственных сооружений проводят бригады пути, дорожные и мостовые мастера в сроки, определяемые СТП 09150.56.010–2005 «Текущее содержание железнодорожного пути. Технические требования и организация работ». При каждом осмотре пути также проверяют соблюдение правил и технологии работ по текущему содержанию пути непосредственно на местах работы бригад, качество выполненных работ и соблюдение требований безопасности движения и личной безопасности. Два раза в год по графику, утвержденному начальником дистанции пути, проводятся весенний и осенний сплошные осмотры пути, сооружений, земляного полотна, путевых устройств дистанции с участием дорожных и мостовых мастеров.

Современное управление организацией и самими работами по текущему содержанию пути возможно без автоматизации производственных процессов. Автоматизированные системы управле-

ния «АСУ-Путь» позволяют проигрывать альтернативные варианты решений, вести учет и контроль производственных показателей и в целом оптимизировать систему управления путевым хозяйством вообще и текущим содержанием в частности.

В настоящее время на кафедре «Строительство и эксплуатация дорог» БелГУТа ведутся исследования по разработке и внедрению разделов «АСУ-Путь» в производственную деятельность путевых организаций. Например, усовершенствована программа «Составление графика по текущему содержанию пути и путевых устройств (форма ПУ-74)». Данный график составляется согласно штатному расписанию укомплектованности кадрами дистанции пути.

В современных условиях успех предприятия во многом определяется способностью быстро решать задачу сбора, обработки, анализа информации и на этой основе принимать решение. Эти свойства полностью присущи программе «Составление графика по текущему содержанию пути и путевых устройств (форма ПУ-74)».

УДК 625.17

ОПТИМИЗАЦИЯ ОРГАНИЗАЦИОННЫХ ОСНОВ ВЕДЕНИЯ ПУТЕВОГО ХОЗЯЙСТВА

П. В. КОВТУН, С. В. СКРЕБЕЦ, М. С. СНЕЖКОВА
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

А. А. АЛЬХОВСКАЯ
Могилевское отделение Белорусской железной дороги, Республика Беларусь

В путевом хозяйстве в настоящее время существует околоточная структурно-организационная форма текущего содержания пути. Недостатками данной схемы является то, что многообразие путевых, ремонтных работ на рабочем отделении выполняет в основном одна небольшая группа монтеров пути, которые зачастую не имеют соответствующего производственного опыта данного вида работ. Не всегда положительно сказываются на выполнении плановых работ неотложные работы, которые возникают в процессе эксплуатации пути и требуют к себе первоочередного внимания. Они зачастую выполняются в авральном порядке, что сказывается на их качестве. А плановые работы в это время уходят на второй план, хотя они также немаловажны. С повышением требований к скоростям движения, к дорожной инфраструктуре недостатки, которыми обладает данная схема, будут еще больше негативно влиять на состояние пути.

На ряде дорог ОАО «РЖД» произошел отказ от устаревшего околоточного метода ведения путевого хозяйства и переход на более современный «участковый метод». Дистанция пути остается основным подразделением по содержанию пути. При этом за ней остается проведение надзора за состоянием пути и сооружений, выполнение неотложных и первоочередных работ по текущему содержанию. Опыт большинства зарубежных железных дорог свидетельствует о том, что функции проверки пути и устранения обнаруженных неисправностей целесообразно разделить. Для этого необходимо ввести на эксплуатационном участке бригадиров по проверке пути, освободив от постоянного выполнения этих функций дорожных мастеров и бригадиров пути, что позволит усилить контроль над состоянием пути. Расчеты по укрупненным нормам содержания пути ОАО «РЖД», показали, что низовое подразделение дистанции пути, осуществляющее текущее содержание, может быть увеличено до размеров эксплуатационного участка без деления его на околотки и рабочие отделения. При наличии участковых или других крупных станций для их обслуживания в зависимости от местных условий могут быть сохранены околотки с рабочими отделениями либо только рабочие отделения или созданы специализированные бригады.

Также опыт эксплуатации зарубежных, высокоскоростных магистралей, указывает на целесообразность совместного обслуживания устройств пути, электроснабжения, сигнализации, централизации и автоблокировки. Создание объединенных подразделений или предприятий для выполнения этих работ позволяет уменьшить аппарат управления, эффективнее использовать производственные базы для осуществления планово-предупредительных и ремонтных работ и