О НОРМАТИВАХ ТРУДА НА ТЕКУЩЕЕ СОДЕРЖАНИЕ ПУТИ И СТИМУЛИРОВАНИИ ЕГО КАЧЕСТВА

ПРИКАЗ МИНИСТЕРСТВО ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ РФ

3 апреля 1997 г. N 8-Ц

(Д)

В настоящее время на железных дорогах осуществляется переход на новую систему ведения путевого хозяйства на основе повышения технического уровня, качества ремонта пути за счет глубокой очистки балластного слоя, шлифовки рельсов, усиления земляного полотна,

широкого применения высокопроизводительных путевых машин и ресурсосберегающих технологий, что обеспечит стабильность состояния пути.

В то же время, текущее содержание пути остается наиболее сложным процессом в организации труда, так как значительная часть путевых работ выполняется без перерыва в движении поездов, а часть обнаруженных неисправностей пути устраняется незамедлительно.Разработанные Департаментом пути и сооружений и Всероссийским научно-исследовательским институтом железнодорожного транспорта МПС России нормативы затрат труда на текущем содержании пути отражают указанные особенности, принципы ведения путевого хозяйства, объемы работ, сложность труда, уровень квалификации работников и позволяют гибко реагировать на изменяющиеся эксплуатационные условия работы железных дорог.

В целях дальнейшего совершенствования организации текущего содержания пути, усиления стимулирующих факторов, направленных на повышение качества содержания пути, приказываю:

 1. Утвердить:

 1.1. Дифференцированные нормы затрат труда на текущее содержание пути и искусственных сооружений (Приложение N 1).

 1.2. Методику расчета численности монтеров пути на текущем содержании пути при применении средств малой механизации и ручного инструмента (Приложение N 2).

 1.3. Методику снижения расчетного контингента монтеров пути при применении путевых машин на текущем содержании пути (Приложение N 3).

 1.4. Методические рекомендации по организации и оценке работ, стимулированию труда на текущем содержании пути и искусственных

сооружений и порядку распределения фонда заработной платы (Приложение N 4).

 1.5. Критерии оценки содержания пути и стрелочных переводов при весенних и осенних осмотрах пути (Приложение N 5).

 2. Обязать начальников железных дорог:

 2.1. Улучшить качество текущего содержания пути на основе широкого применения механизированных комплексов на планово-предупредительных выправках пути.

 2.2. Повысить роль планирования работ по результатам весеннего,осеннего осмотров и месячных проверок пути и стрелочных переводов и строго контролировать фактическое выполнение заданий, определяя оплату труда работников с учетом качества содержания пути.

 2.3. В целях сокращения использования ручного труда прежде всего на тяжелых работах текущего содержания пути, уменьшения контингента монтеров пути и рационального использования путевых машин предусматривать ежедневное предоставление технологических окон продолжительностью не менее трех часов.

 2.4. Обеспечить укомплектование бригад монтерами пути с доведением их численности не менее 75% от норм настоящего Приказа.

 3. Приказ МПС от 17.10.88 N 38Ц, указания МПС от 24.03.89 N 157у, от 11.12.93 N 239у и от 23.10.95 N А-826у признать недействительными в системе МПС России.

 С Центральным комитетом профсоюза железнодорожников и транспортных строителей согласовано.

Министр

 А.А.ЗАЙЦЕВ

3 апреля 1997 г.

N 8-Ц

Приложение N 1

к Приказу МПС России

от 3 апреля 1997 года

N 8-Ц

ДИФФЕРЕНЦИРОВАННЫЕ НОРМЫ ЗАТРАТ ТРУДА НА ТЕКУЩЕЕ СОДЕРЖАНИЕ ПУТИ И ИСКУССТВЕННЫХ СООРУЖЕНИЙ

 Таблица 1

ГЛАВНЫЕ ПУТИ

 (человек в год на 1 км развернутой длины пути)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Грузонапряженность,млн. ткм бр. На 1 км в год | Звеньевой путь, рельсы Р-65 длиной 25 метров, шпалы деревянные, балласт щебеночный или асбестовый | Бесстыковой путь, рельсы Р-65, шпалы железобетонные, балласт щебеночный или асбестовый |
| Скорость: пассажирских поездов - числитель; грузовых - знаменатель, км/час. (Категории пути) |
|  | 121 - 140 | 101 - 120 | 81 - 100 | 61 - 80 | 41 - 60 | < 40 | 121 - 140 | 101 - 120 | 81 - 100 | 61 - 80 | 41 - 60 | < 40 |
|  | > 80 | > 70 | > 60 | > 50 | > 40 | Гл. и пр.-отп.пути | > 80 | > 70 | > 60 | > 50 | > 40 | Гл. и пр.-отп.пути |
|  | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| Менее 1 | 0,332 | 0,332 | 0,332 | 0,332 | 0,332 | 0,332 | 0,285 | 0,285 | 0,285 | 0,285 | 0,285 | 0,285 |
| 5 | 0,434 | 0,43 | 0,424 | 0,418 | 0,416 | 0,411 | 0,388 | 0,384 | 0,376 | 0,37 | 0,369 | 0,363 |
| 10 | 0,48 | 0,473 | 0,464 | 0,451 | 0,448 | 0,437 | 0,442 | 0,434 | 0,422 | 0,409 | 0,405 | 0,417 |
| 15 | 0,522 | 0,506 | 0,497 | 0,482 | 0,477 | 0,462 | 0,492 | 0,467 | 0,464 | 0,445 | 0,438 | 0,423 |
| 20 | 0,562 | 0,541 | 0,531 | 0,512 | 0,503 | 0,485 | 0,539 | 0,515 | 0,503 | 0,479 | 0,47 | 0,45 |
| 25 | 0,601 | 0,577 | 0,563 | 0,541 | 0,531 | 0,508 | 0,582 | 0,561 | 0,539 | 0,51 | 0,501 | 0,477 |
| 30 | 0,638 | 0,611 | 0,584 | 0,568 | 0,541 | 0,53 | 0,625 | 0,592 | 0,562 | 0,541 | 0,511 | 0,502 |
| 40 | 0,711 | 0,675 | 0,641 | 0,62 | 0,586 | 0,573 | 0,705 | 0,663 | 0,625 | 0,599 | 0,561 | 0,549 |
| 50 | 0,778 | 0,735 | 0,695 | 0,671 | 0,629 | 0,613 | 0,78 | 0,731 | 0,685 | 0,655 | 0,608 | 0,594 |
| 60 | 0,844 | 0,793 | 0,747 | 0,702 | 0,67 | 0,628 | 0,852 | 0,794 | 0,742 | 0,688 | 0,654 | 0,61 |
| 70 | 0,908 | 0,85 | 0,798 | 0,747 | 0,711 | 0,662 | 0,921 | 0,857 | 0,797 | 0,736 | 0,697 | 0,648 |
| 80 | 0,97 | 0,906 | 0,847 | 0,79 | 0,75 | 0,696 | 0,988 | 0,917 | 0,851 | 0,783 | 0,74 | 0,685 |
| 90 | 1,031 | 0,961 | 0,896 | 0,833 | 0,769 | 0,73 | 1,055 | 0,977 | 0,903 | 0,829 | 0,76 | 0,721 |
| 100 и более | 1,092 | 1,015 | 0,944 | 0,876 | 0,806 | 0,763 | 1,12 | 1,035 | 0,956 | 0,875 | 0,799 | 0,757 |

Примечание. Грузонапряженность приемо-отправочных путей определяется по грузонапряженности прилегающих к ним главных путей.

Таблица 2

СТАНЦИОННЫЕ, ПОДЪЕЗДНЫЕ И ПРОЧИЕ ПУТИ (VII КАТЕГОРИИ)

(человек в год на 1 км развернутой длины пути)

|  |
| --- |
| Шпалы |
| деревянные | железобетонные |
| Тип рельсов |
| Р-75 | Р-65 | Р-50 | Р-43 | Р-75 | Р-65 | Р-50 | Р-43 |
| 0,238 | 0,285 | 0,333 | 0,380 | 0,190 | 0,238 | 0,285 | 0,333 |

Таблица 3

СТРЕЛОЧНЫЕ ПЕРЕВОДЫ

(человек в год на 1 стрелочный перевод)

|  |  |
| --- | --- |
| Грузонапряженность, знаменатель, км/час.млн. ткм бр. на 1 км в год | Скорость: пассажирских поездов - числитель; грузовых - знаменатель, км/час.(Категории пути) |
| 121 - 140 | 101 - 120 | 81 - 100 | 61 - 80 | 41 - 60 | < 40 |
|  | > 80 | > 70 | > 60 | > 50 | > 40 | Гл. и пр.-отпр. пути |
|  | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| Типы рельсов |
|  | Р-65 | Р-65 | Р-50 | Р-65 | Р-50 | Р-65 | Р-50 | Р-65 | Р-50 | Р-43 | Р-65 | Р-50 | Р-43 |
| До 10 | 0,179 | 0,174 | 0,193 | 0,167 | 0,186 | 0,162 | 0,181 | 0,162 | 0,181 | 0,190 | 0,159 | 0,177 | 0,185 |
| 0,119 | 0,116 | 0,130 | 0,111 | 0,129 | 0,109 | 0,126 | 0,108 | 0,125 | 0,144 | 0,106 | 0,124 | 0,141 |
| 11-25 | 0,200 | 0,190 | 0,209 | 0,184 | 0,202 | 0,177 | 0,196 | 0,176 | 0,195 | 0,212 | 0,170 | 0,187 | 0,204 |
| 0,150 | 0,142 | 0,156 | 0,138 | 0,156 | 0,133 | 0,151 | 0,132 | 0,150 | 0,168 | 0,127 | 0,144 | 0,162 |
| 26-50 | 0,224 | 0,210 | 0,229 | 0,196 | 0,213 | 0,190 | 0,208 | 0,182 | 0,199 | 0,216 | 0,179 | 0,196 | 0,211 |
| 0,173 | 0,162 | 0,176 | 0,151 | 0,168 | 0,146 | 0,164 | 0,141 | 0,157 | 0,171 | 0,138 | 0,154 | 0,166 |
| 51-80 | 0,257 | 0,238 | 0,257 | 0,220 | 0,238 | 0,206 | 0,222 | 0,199 | 0,216 | - | 0,189 | 0,204 | - |
| 0,196 | 0,181 | - | 0,167 | - | 0,156 | - | 0,151 | - | - | 0,143 | - | - |
| Свыше 80 | 0,278 | 0,256 | - | 0,237 | - | 0,220 | - | 0,204 | - | - | 0,200 | - | - |
| 0,206 | 0,190 | - | 0,175 | - | 0,163 | - | 0,152 | - | - | 0,148 | - | - |

Для пути VII категории независимо от грузонапряженности нормы расхода рабочей силы равны:

 0,176 0,188 0,192

при рельсах типа Р-65 равны: -----; Р-50 = -----; Р-43 = -----.

 0,059 0,067 0,073

Числитель - централизованные стрелочные переводы; знаменатель - нецентрализованные стрелочные переводы.

Нормы расхода рабочей силы для глухих пересечений = 0,101, для башмакосбрасывателей и сбрасывающих остряков = 0,040 чел.-год.

 Таблица 4/1

ИСКУССТВЕННЫЕ СООРУЖЕНИЯ

(человеко-год на 100 пог. м развернутой длины искусственных сооружений)

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование сооружений | Группы путей и грузонапряженность в млн. ткм брутто на км в год |
| А (80 и более) | Б (50 - 80) |
| Категория путей |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| Мосты:металлические | 1,132 | 1,088 | 1,049 | 1,016 | 0,984 | 0,959 | 1,024 | 0,991 | 0,960 | 0,934 | 0,911 | 0,891 |
| каменные и бетонные | 0,444 | 0,421 | 0,399 | 0,381 | 0,363 | 0,349 | 0,388 | 0,370 | 0,353 | 0,341 | 0,326 | 0,315 |
| железобетонные | 0,387 | 0,364 | 0,343 | 0,326 | 0,309 | 0,296 | 0,334 | 0,317 | 0,301 | 0,287 | 0,274 | 0,264 |
| деревянные | 1,047 | 0,950 | 0,861 | 0,789 | 0,716 | 0,660 | 0,834 | 0,760 | 0,692 | 0,636 | 0,580 | 0,537 |
| Тоннели железнодорожные | 0,667 | 0,635 | 0,605 | 0,581 | 0,556 | 0,537 | 0,575 | 0,550 | 0,528 | 0,510 | 0,492 | 0,478 |
| Трубы:металлические | 0,074 | 0,074 |
| каменные и бетонные | 0,109 | 0,109 |
| железобетонные | 0,079 | 0,079 |
| деревянные | 0,089 | 0,089 |
| Путепроводы автодорожные | 0,673 | 0,664 |
| Пешеходные мосты и тоннели | 0,326 | 0,326 |

Таблица 4/2

ИСКУССТВЕННЫЕ СООРУЖЕНИЯ

 (человеко-год на 100 пог. м развернутой длины искусственных сооружений)

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование сооружений | Группы путей и грузонапряженность в млн. ткм брутто на км в год |
| В (25 - 50) | Г (10 - 25) |
| Категория путей |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| Мосты:металлические | 0,949 | 0,922 | 0,898 | 0,878 | 0,858 | 0,842 | 0,898 | 0,876 | 0,856 | 0,840 | 0,823 | 0,811 |
| каменные и бетонные | 0,350 | 0,336 | 0,322 | 0,311 | 0,300 | 0,292 | 0,324 | 0,312 | 0,301 | 0,292 | 0,283 | 0,276 |
| железобетонные | 0,298 | 0,284 | 0,271 | 0,261 | 0,251 | 0,242 | 0,274 | 0,262 | 0,252 | 0,243 | 0,234 | 0,228 |
| деревянные | 0,693 | 0,633 | 0,579 | 0,534 | 0,490 | 0,455 | 0,595 | 0,545 | 0,501 | 0,464 | 0,427 | 0,398 |
| Тоннели железнодорожные | 0,514 | 0,494 | 0,477 | 0,463 | 0,448 | 0,437 | 0,475 | 0,459 | 0,445 | 0,433 | 0,421 | 0,412 |
| Трубы:металлические | 0,074 | 0,074 |
| каменные и бетонные | 0,109 | 0,109 |
| железобетонные | 0,079 | 0,079 |
| деревянные | 0,089 | 0,089 |
| Путепроводы автодорожные | 0,657 | 0,653 |
| Пешеходные мосты и тоннели | 0,323 | 0,321 |

Таблица 4/3

ИСКУССТВЕННЫЕ СООРУЖЕНИЯ

 (человеко-год на 100 пог. м развернутой длины искусственных сооружений)

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование сооружений | Группы путей и грузонапряженность в млн. ткм брутто на км в год |
|  |
| Категория путей |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| Мосты:металлические | 0,865 | 0,846 | 0,829 | 0,816 | 0,802 | 0,791 |
| каменные и бетонные | 0,306 | 0,296 | 0,287 | 0,279 | 0,271 | 0,265 |
| железобетонные | 0,256 | 0,247 | 0,238 | 0,231 | 0,223 | 0,218 |
| деревянные | 0,521 | 0,480 | 0,442 | 0,441 | 0,380 | 0,356 |
| Тоннели железнодорожные | 0,447 | 0,434 | 0,422 | 0,412 | 0,403 | 0,395 |
| Трубы:металлические | 0,074 |
| каменные и бетонные | 0,109 |
| железобетонные | 0,079 |
| деревянные | 0,089 |
| Путепроводы автодорожные | 0,651 |
| Пешеходные мосты и тоннели | 0,320 |

 Примечания. 1. Нормы расхода рабочей силы на содержание мостов,построенных по техническим нормам 1907 г., более ранним, а также по неизвестным нормам, принимаются с коэффициентом 1,5.

 2. Нормы расхода рабочей силы на содержание 100 пог. м галерей принимаются как на содержание железнодорожных тоннелей с коэффициентом

0,4.

 3. Нормы расхода рабочей силы на содержание 100 пог. м поперечных лотков, селеспусков, акведуков принимаются как на содержание

железобетонных труб.

 4. На участках со скоростью движения пассажирских поездов более 140 км/час при объеме движения до 5 поездов по одному пути к нормам

для путей 1 категории применяется коэффициент 1,01, а более 5 поездов - 1,02.

 5. На участках с угольными, рудными, торфяными, солевыми и наливными маршрутами нормы расхода рабочей силы на содержание мостов,путепроводов, виадуков и тоннелей принимаются при объемах перевозок до 5 млн. тонн с коэффициентом 1,05, более 5 до 15 млн. тонн - 1,10,более 15 млн. тонн - 1,15.

 6. При наличии обходчиков искусственных сооружений к нормам таблицы применяется коэффициент 0,9.

 7. Для компенсации потерь рабочего времени на отпуск и выполнение гособязанностей при определении расчетного контингента мостовых бригад

полученные табличные значения норм расхода рабочей силы на 100 пог. м развернутой длины искусственных сооружений необходимо принимать с коэффициентом 1,12.

Таблица 5

ПОПРАВОЧНЫЕ КОЭФФИЦИЕНТЫ

К НОРМАМ РАСХОДА РАБОЧЕЙ СИЛЫ НА ТЕКУЩЕЕ СОДЕРЖАНИЕ ПУТИ

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование факторов | Коэффициенты |
| 1 | 2 | 3 |
|  | Конструкция пути |  |
| 1 | Звеньевой путь с рельсами длиной 12,5 м на деревянныхшпалах (к нормам "Звеньевой путь (25 м), деревянныешпалы") | 1,05 |
| 2 | Звеньевой путь с железобетонными шпалами (к нормам"Бесстыковой путь, железобетонные шпалы") |  |
|  |  - с рельсами длиной 25 м | 1,05 |
|  |  - с рельсами длиной 12,5 м | 1,10 |
| 3 | Бесстыковой путь на деревянных шпалах (к нормам "Бесстыковой путь, железобетонные шпалы") | 1,05 |
| 4 | На участках пути с щебеночным балластом и уложеннымирельсами (к нормам для рельсов Р-65, балластщебеночный): |  |
|  | Р-75 | 0,90 |
|  | Р-50 | 0,15 |
|  | Р-43 и легче | 1,25 |
| 5 | На участках пути с гравийно-песчаным балластом,карьерным гравием и уложенными рельсами (к нормам для рельсов Р-65, балласт щебеночный): |  |
|  | Р-75 | 1,00 |
|  | Р-65 | 1,10 |
|  | Р-50 | 1,25 |
|  | Р-43 | 1,38 |
| 6 | На участках пути с песчаным балластом и уложенными рельсами (к нормам для рельсов Р-65, балластщебеночный): |  |
|  | Р-65 | 1,20 |
|  | Р-50 | 1,38 |
|  | Р-43 | 1,50 |
| 7 | Участки пути с кривыми, составляющими более четверти километра, радиусом: |  |
|  | от 350-650 м | 1,07 |
|  | менее 350 м | 1,10 |
| 8 | Мосты и тоннели длиной |  |
|  | от 25 до 100 м и подходы к ним по 200 м | 1,05 |
|  | более 100 м и подходы к ним по 500 м | 1,07 |
| 9 | Участки с уклоном: |  |
|  | от 8,1 до 15 промиле | 1,05 |
|  | более 15 промиле | 1,10 |
|  | 2. Эксплуатационные условия |  |
| 1 | На участках пути при установленных скоростях движения поездов:  |  |
|  | - пассажирских 140 - 160 км/час до 5 поездов по одному пути (к нормам для путей 1 кат.) | 1,02 |
|  | - более 5 поездов | 1,05 |
| 2 | На участках пути, где осуществляется перевозка угля,руды, торфа, соли, удобрений, наливных и сыпучих грузов(применяется для всех видов пути и стрелочных переводов), расположенных в пределах 200 км от местзагрузки, в объемах: |  |
|  | - до 5 млн. т груза в год | 1,05 |
|  | - от 5 до 15 млн. т | 1,10 |
|  | - более 15 млн. т | 1,15 |
| 3 | На участках пути с интенсивным пригородным движением электросекций в количестве по одному пути: |  |
|  | 25-50 | 1,05 |
|  | 51-100 | 1,10 |
|  | более 100 | 1,15 |
| 4 | На участках пути при: |  |
|  | - соблюдении сроков шлифовки рельсов | 0,85 |
|  | - непроведении одной промежуточной шлифовки | 0,95 |
|  | - непроведении промежуточных шлифовок | 1,00 |
| 5 | На участках пути, отремонтированных с глубокой очисткой щебеночного балласта на всю толщину и усилениембалластной призмы | 0,80 |
| 6 | На участках пути, отремонтированных с применением динамического стабилизатора пути | 0,90 |
| 7 | На участках пути со сложными геологическими и гидрологическими условиями (мари, карсты, болота,вечная мерзлота и т.д.)  | 1,05 |
| 8 | Путь на сортировочной горке (головной и спускной частях) | 1,80 |
| 9 | Просроченные виды ремонта пути: |  |
|  | все виды капитального, средний и сплошная смена рельефов при перепропущенном тоннаже: |  |
|  | до 100 млн. ткм бр. | 1,05 |
|  | более 100 - до 200 - " - | 1,10 |
|  | более 200 - до 300 - " - | 1,17 |
|  | более 300 - до 400 - " - | 1,23 |
|  | более 400 | 1,45 |
| 10 | При средней длине плети бесстыкового пути:  |  |
|  | - менее 500 м | 1,00 |
|  | - от 500 до 1000 м | 0,90 |
|  | - более 1000 м | 0,85 |
| 11 | Путь в пределах пассажирских платформ | 1,15 |
|  | 3.Стрелочные переводы |  |
| 1 | Перекрестные стрелочные переводы и переводы марок 1/18 и 1/22  | 1,45 |
| 2 | Стрелочные переводы с подвижным и поворотным сердечником  | 0,85 |
| 3 | Стрелочные переводы на сортировочной горке (головной и спускной частях)  | 1,80 |
| 4 | Стрелочные переводы на железобетонном основании, уложенные на:  |  |
|  | - приемо-отправочных и станционных путях | 0,50 |
|  | - главных путях при наличии болтовых стыков | 1,15 |
|  | - главных путях при сварных стыках | 0,75 |
|  | 4. Прочие условия |  |
| 1 | Участки пути, не оборудованные автоблокировкой | 0,95 |
| 2 | На участках пути с дополнительными обходами при температуре ниже -25 градусов C (устанавливаются руководством железной дороги по согласованию с Дорпрофсожем) или в связи с перепадами температуры более 25 градусов C в течение суток  | 1,10 |
| 3 | Содержание одного неохраняемого переезда по каждому пути | 0,1 чел. |
| 4 | Содержание мостов постройки до 1907 года | 1,50 |

Примечания. 1. Повышающие поправочные коэффициенты применяются при грузонапряженности более 10 млн. ткм бр.

 2. Нормы на содержание новых конструкций пути, а также нормы и коэффициенты, учитывающие локальные особенности содержания пути,устанавливаются железной дорогой по согласованию с Дорожной профсоюзной организацией железной дороги.

 3. При определении времени просрочки межремонтных сроков необходимо руководствоваться таблицей 2.4 Приказа МПС России от 16.08.94 N 12Ц.

 Таблица 6

 НОРМАТИВЫ СНИЖЕНИЯ ЧИСЛЕННОСТИ МОНТЕРОВ ПУТИ ПРИ ПРИМЕНЕНИИ ПУТЕВЫХ МАШИН

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование машин | Норматив чел./год на 1 км развернутой длины пути(стрелочный перевод)  |
| 1 | Выправочно-подбивачно-рихтовочные ВПР | 0,22 |
| 2 | Выправочно-подбивочно-рихтовочные Дуоматик  | 0,22 |
| 3 | Балластоуплотнительная БУМ, планировщик балласта ПБ | 0,08 |
| 4 | Рихтовочные Р, ПРБ, ЭЛБ с навесным рихтовочным устройством | 0,05 |
| 5 | Путевой моторный гайковерт ПМГ | 0,19 |
| 6 | Рельсоочистительная РОМ для: |  |
|  | - звеньевого пути | 0,02 |
|  | - бесстыкового пути | 0,06 |
|  | - стрелочного перевода | 0,02 |
| 7 | Выправочно-подбивочно-рихтовочная - для стрелочных переводов ВПРС | 0,02 |
| 8 | Выправочно-подбивочно-рихтовочные для стрелочных Унимат | 0,02 |
| 9 | Машина для добивки (досжатия) костылей | 0,01 |
| 10 | Машина для обработки кюветов СЗП-600Р | 0,24 |
| 11 | Шпалозаменяющая МШЗ | 1,5 <\*> |

 <\*> Норматив снижения численности при применении путевой машины рассчитан на объем замены 1870 шпал.

 Таблица 7

 БАЗИСНАЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ ВЫРАБОТКА ПУТЕВЫХ МАШИН ВТВ "ОКНО" ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬЮ 3 ЧАСА НА БЕССТЫКОВОМ ПУТИ

|  |
| --- |
| Тип машин |
| ВПР, км | Дуоматик, км | ВПРС,стр.пер. | Унимат 09-32, стр.пер. | Бум и ПБ, км | ПМГ, км | РОМ, км | Р, км |
| 1,07 | 3,21 | 1,83 | 5,49 | 1,07 | 1,38 | 4,45 | 2,69 |

 Примечание. Для путевых машин нового типа, находящихся в стадии освоения, техническая выработка устанавливается железной дорогой в зависимости от местных условий эксплуатации.

 Таблица 8

ПОПРАВОЧНЫЕ КОЭФФИЦИЕНТЫ К БАЗИСНОЙ ТЕХНИЧЕСКОЙ ВЫРАБОТКЕ МАШИН ТАБЛИЦЫ 7 В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТИ "ОКОН"

|  |  |
| --- | --- |
| Продолжительность "окна", мин. | Коэффициенты |
| 90 | 0,400 |
| 100 | 0,467 |
| 110 | 0,533 |
| 120 | 0,600 |
| 130 | 0,667 |
| 140 | 0,733 |
| 150 | 0,800 |
| 160 | 0,867 |
| 170 | 0,933 |
| 180 | 1,000 |
| 190 | 1,066 |
| 200 | 1,133 |
| 210 | 1,200 |
| 220 | 1,267 |
| 230 | 1,333 |
| 240 | 1,400 |
| 250 | 1,467 |
| 260 | 1,533 |
| 270 | 1,600 |
| 280 | 1,667 |
| 290 | 1,733 |
| 300 | 1,800 |

Приложение N 2

 к Приказу МПС России

 от 3 апреля 1997 года

 N 8-Ц

 МЕТОДИКА

 РАСЧЕТА ЧИСЛЕННОСТИ МОНТЕРОВ ПУТИ НА ТЕКУЩЕМ

 СОДЕРЖАНИИ ПУТИ ПРИ ПРИМЕНЕНИИ СРЕДСТВ МАЛОЙ

 МЕХАНИЗАЦИИ И РУЧНОГО ИНСТРУМЕНТА

 1. Общая часть

* 1. Нормативы численности монтеров пути на текущем содержании пути, измеряемые величиной человек в год на 1 километр развернутой длины пути, определяются в зависимости от конструкции пути,грузонапряженности линий, скоростей движения, эксплуатационных условий и применяемых путевых машин.

 1.2. Нормативы составлены исходя из следующих факторов:

 - обобщения накопившегося опыта текущего содержания пути с начала применения высокопроизводительных путевых машин;

 - применения старогодных материалов верхнего строения на капитальном ремонте пути;

 - внедрения новой системы ведения путевого хозяйства (Приказ МПС России от 16.08.94 N 12Ц);

 - происшедших позитивных социальных изменений (увеличение продолжительности отпуска и уменьшение на 1 час продолжительности рабочей недели).

 1.3. В нормативы численности включены все основные работы,выполняемые на текущем содержании пути согласно положениям и инструкциям МПС России, в том числе работы, связанные с содержанием земляного полотна, ежедневные осмотры пути, ограждение места работ,затраты рабочего времени, связанные с пропуском поездов, очередными

отпусками и выполнением государственных и общественных обязанностей,предусмотренных законодательством Российской Федерации.

 1.4. Нормы содержат работы, не зависящие от движения поездов:

 - текущее обслуживание земляного полотна и водоотводов, путевыхзнаков, переездов;

 - исправление пути на пучинах;

 - удаление с пути наледи, очистка от снега стыков и участков пути, требующих его выправки;

 - выправка пути в зимних условиях;

 - вскрытие кюветов для пропуска весенних вод;

 - оправка балластной призмы;

 - осмотр пути и другие работы.

 Величина затрат, не зависящих от движения поездов, составляет:

 - на бесстыковом пути - 0,30 чел.-год на 1 км;

 - на звеньевом пути - 0,35 чел.-год на 1 км.

 1.5. Не включены в состав норм работы, связанные с очисткой пути от снега, песка и защитой пути от водных потоков.

 1.6. Нормы затрат труда на текущее содержание пути составлены при следующих эксплуатационных факторах:

 - грузонапряженность до 140 млн. ткм бр. на 1 км в год;

 - осевые нагрузки для вагонов до 235 кН и локомотивов до 250 кН;

 - скорости движения пассажирских поездов до 140 км/час, грузовых

- до 90 км/час.

 1.7. Нормы дифференцированы в зависимости от скоростей движения поездов и грузонапряженности.

 2. Расчет численности монтеров пути при примененииручного инструмента и средств малой механизации

 2.1. Нормы расхода рабочей силы на текущее содержание пути составлены в зависимости от грузонапряженности и скоростей движения поездов на основную, широко применяемую конструкцию железнодорожного

пути: тип рельса - Р-65, балласт щебеночный и асбестовый, длина рельсов 25 м и плетей бесстыкового пути до 900 м, шпалы деревянные и железобетонные. Нормы представлены в таблице 1 для главных путей, таблице 2 для станционных путей и таблице 3 для стрелочных переводов.

Для всех других конструкций пути и условий эксплуатации разработаны коэффициенты, приведенные в таблице 5 Приложения 1, которые учитывают особенности каждой конструкции, эксплуатационные факторы.

 В таблице 4 представлены нормы расхода рабочей силы на текущее содержание искусственных сооружений.

 2.2. Расчет численности монтеров пути для конкретного участка производится по нормам таблиц 1 - 3 Приложения 1 в зависимости от класса пути, развернутой длины пути (количества стрелочных переводов)и поправочных коэффициентов таблицы 5 Приложения 1, которые определяют затраты труда для конкретной конструкции и условий эксплуатации.

 2.3. Нормы затрат труда для участка, характеризующегося величиной грузонапряженности, не совпадающей с табличными данными, определяются методом интерполяции.

 2.4. Расчет численности монтеров пути по нормам расхода рабочей силы каждого обслуживаемого участка (линейного отделения, линейного участка) дистанции пути производится раздельно для главных,станционных и прочих путей и стрелочных переводов.

 Расчет для главных путей производится в зависимости от класса пути (сочетания группы и категории), фактической грузонапряженности и развернутой длины пути данного класса и типа верхнего строения пути по нормам таблицы 1.

 Для станционных путей расчет производится на основе норм таблицы 2 в зависимости от типа верхнего строения и развернутой длины пути.

 Для стрелочных переводов расчет производится по нормам таблицы 3 в зависимости от категории пути, количества стрелочных переводов по типам и маркам и грузонапряженности.

 Расчет численности производится:

 - для главных (Ргл), станционных и прочих (Рст) путей по формуле:

 i

Ргл(ст)i = N x Li, (1)

 1

 где:

 Ргл(ст)i - численность монтеров пути, обслуживающих конкретный участок главных, станционных и прочих путей, чел.;

 N - норма расхода рабочей силы для данной конструкции,фактической грузонапряженности и скорости движения поездов (категории пути) конкретного участка, чел.-год;

 Li- развернутая длина пути конкретного участка пути, км.

 Суммарная численность монтеров пути, обслуживающих главные,станционные и прочие пути Ргл(ст), равна суммарной численности монтеров пути, обслуживающих отдельные участки:

Ргл(ст) = Ргл(ст)i; (2)

 - для стрелочных переводов Рстр:

 i

Рстрi = N x Пi, (3)

 где:

 Рстрi - численность монтеров пути, обслуживающих стрелочные переводы конкретного типа, чел.;

 N - норма расхода рабочей силы для конкретного типа и марки стрелочного перевода соответствующего размера грузонапряженности и скорости движения (категории пути), чел.-год;

 Пi - количество стрелочных переводов одного типа и марки соответствующей скорости движения (категории пути) и размера грузонапряженности, шт.

 Суммарная численность монтеров пути, обслуживающих стрелочныепереводы, равна:

Рстр = Рстрi. (4)

 2.5. Затраты труда, рассчитанные по нормам расхода рабочей силы,корректируются на величину поправочного коэффициента Кэ, который учитывает местные эксплуатационные факторы и может определяться в двух вариантах:

 - в первом варианте он определяется как обобщенный в целом для обслуживаемого участка по формуле:

 i

 SUM Li (Ki - 1,0)

 1

 Кэ = 1,0 + -----------------, (5)

 Lобщ

 где:

 Li - развернутая длина i-го участка пути с индивидуальными эксплуатационными условиями, км (количество стрелочных переводов,шт.);

 Ki - величина поправочного коэффициента для i-го участка(стрелочного перевода) на условия эксплуатации;

 Lобщ - общая развернутая длина обслуживаемого участка, в которую входят участки пути с индивидуальными эксплуатационными особенностями,км (общее количество стрелочных переводов, шт.);

 - во втором варианте поправочный коэффициент определяется для каждого километра. При действии на одном километре нескольких эксплуатационных факторов общий поправочный коэффициент для него определяется из выражения:

 Кэ = 1 + ДЕЛЬТА1 - ДЕЛЬТА2... + ДЕЛЬТАn,

 где ДЕЛЬТА1, ДЕЛЬТА2, ДЕЛЬТАn - добавки к табличной норме от поправочных коэффициентов. Например, при коэффициенте 1,1 добавка = (1,1 - 1,0).

 Численность монтеров пути определяется путем умножения нормы с учетом эксплуатационных условий на развернутую длину соответствующего участка (количество стрелочных переводов):

 Pi = Ni x Кэ x Li. (6)

 Поправочные коэффициенты на местные условия эксплуатации рассчитываются отдельно для главных, станционных и прочих путей и стрелочных переводов.

 Контингент монтеров пути (Р), рассчитанный по нормам расхода рабочей силы с учетом условий эксплуатации, выразится:

 Р = Ргл x Кэгл + Рст x Кэст + Рстр x Кэстр, (7)

 где:

 Ргл, Рст, Рстр - численность монтеров пути, рассчитанная по нормам расхода рабочей силы для главных, станционных и прочих путей и стрелочных переводов, чел.;

 Кэгл, Кэст, Кэстр - поправочные коэффициенты на условия эксплуатации для главных, станционных и прочих путей и стрелочных переводов.

ПРИМЕР РАСЧЕТА ЧИСЛЕННОСТИ МОНТЕРОВ ДИСТАНЦИИ ПУТИ ПО НОРМАМ РАСХОДА РАБОЧЕЙ СИЛЫ

1. Исходные данные:

1.1. Характеристика пути:

ГЛАВНЫЙ ПУТЬ

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Конструкция пути | Класс, группа и категория пути | Грузонапр.,млн. ткм | Развернутая длина, км |
| Бесстыковой, рельсы типа Р-65, щебень | 2В2 | 28,0 | 10,0 |
| Звеньевой, рельсы типа Р-65, щебень | 2Б3 | 55,0 | 25,0 |
| Бесстыковой, рельсы типа Р-65, щебень | 3Г3 | 22,0 | 120,0 |
| Звеньевой, рельсы типа Р-50, щебень | 3В4 | 30,0 | 110,0 |
| Звеньевой, рельсы типа Р-50, гравий | 4Г5 | 15,0 | 25,0 |

СТАНЦИОННЫЕ ПУТИ

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Категория пути | Конструкция пути | Развернутая длина пути, км |
| 7 | Звеньевой, рельсы типа Р-65 | 50 |
| Звеньевой, рельсы типа Р-50 | 30 |
| Бесстыковой, рельсы типа Р-65 | 10 |

 Стрелочные переводы централизованные

 Путь 3 категории, грузонапряженность 20 млн. ткм, тип Р-65 – 80 шт.

 Путь 4 категории, грузонапряженность 30 млн. ткм, тип Р-50 – 95 шт.

 Путь 5 категории, грузонапряженность 15 млн. ткм, тип Р-50 – 20 шт.

 1.2. На дистанции пути отремонтировано 5 км пути с глубокой очисткой щебня и реконструкцией балластной призмы. Коэффициент на условия эксплуатации - 0,80.

 1.3. Протяженность участка пути с интенсивным пригородным движением в количестве 65 поездов по одному пути - 25 км. Коэффициент на условия эксплуатации - 1,1.

 1.4. Имеется участок пути с пропущенным тоннажем сверх установленного 400 млн. тонно-километров брутто на протяжении 15 км.Коэффициент на условия эксплуатации - 1,23.

 1.5. На 10 км соблюдены сроки шлифовки рельсов. Коэффициент на условия эксплуатации - 0,85.

 1.6. Имеется мост длиной 75 м. Общая длина с учетом подходов к нему = 0,476 км. Коэффициент на условия эксплуатации - 1,05.

 1.7. Имеются 5 стрелочных переводов марки 1/18. Коэффициент на условия эксплуатации - 1,45.

 1.8. Звеньевой путь с рельсами типа Р-50 на щебеночном балласте протяженностью 110 км. Коэффициент на условия эксплуатации - 1,15.

 1.9. Звеньевой путь с рельсами типа Р-50 на гравийном балласте протяженностью 15 км. Коэффициент на условия эксплуатации - 1,25.

 2. Расчет

 2.1. Нормы расхода рабочей силы для всех видов пути и стрелочных переводов определяются по таблицам 1 - 3 в зависимости от категории пути и грузонапряженности.

 2.2. Нормы расхода рабочей силы для главных путей определяются данными таблицы 1 Приложения 1:

 - бесстыковой 2В2 - 0,580;

 - звеньевой 2Б3 - 0,721;

 - бесстыковой 3Г3 - 0,517;

 - звеньевой 3В4 - 0,568;

 - звеньевой 4Г5 - 0,477.

 Примечание. При величине грузонапряженности, не совпадающей со значениями, указанными в таблице 1, нормы расхода рабочей силы определяются методом интерполяции. Например, грузонапряженность путей 2В2 (путь бесстыковой, рельсы Р-65, балласт щебеночный, шпалы ж.б.)равна 28,0 млн. ткм. Норма расхода рабочей силы в соответствии с таблицей 1 для грузонапряженности 30,0 млн. ткм = 0,592, для грузонапряженности = 25,0 млн. ткм = 0,561. Тогда для грузонапряженности = 28 млн. ткм норма будет равна:

 (0,592 - 0,561) x (28 - 25)

 N = 0,561 + --------------------------- = 0,580.

 30 - 25

 2.3. Нормы затрат труда для станционных путей определяются по таблице 2 и принимаются равными табличным значениям:

 звеньевой, рельсы типа Р-65 - 0,285;

 звеньевой, рельсы типа Р-50 - 0,333;

 бесстыковой, рельсы типа Р-65 - 0,238.

 2.4. Нормы затрат труда для стрелочных переводов определяются по таблице 3 и также принимаются равными табличным значениям:

 тип Р-65, путь 3 категории, грузонапряженность 20 млн. ткм - 0,184;

 тип Р-50, путь 4 категории, грузонапряженность 30 млн. ткм - 0,208;

 тип Р-43, путь 5 категории, грузонапряженность 15 млн. ткм - 0,212.

 2.5. По нормам расхода рабочей силы определяется численность монтеров для обслуживания главных путей в соответствии с характеристикой пути и его протяженностью:

 Ргл = 10,0 x 0,580 + 25 x 0,721 + 120,0 x 0,517 +

 + 110,0 x 0,568 + 25,0 x 0,477 = 160,2 чел.

 2.6. Для обслуживания станционных путей численность монтеров пути определяется аналогично и будет равна:

 Рст = 50,0 x 0,285 + 30,0 x 0,333 + 10,0 x 0,238 = 25,62 чел.

 2.7. Численность монтеров пути по обслуживанию стрелочных переводов составит:

 Рстр = 80 x 0,184 + 95 x 0,208 + 20 x 0,212 = 38,72 чел.

 2.8. Обобщенный поправочный коэффициент для условий эксплуатации главных путей в соответствии с поправочными коэффициентами таблицы 5 Приложения 1 равен:

 5 x (0,8 - 1,0) + 25 x (1,1 - 1,0) +

 Кэгл = 1,000 + ------------------------------------

 + 15 x (1,23 - 1,0) + 10 x (0,85 - 1,0) + 0,476 x (1,05 - 1,0) +

 ----------------------------------------------------------------

 290

+ 110 x (1,15 - 1,0) + 25 x (1,25 - 1,0)

---------------------------------------- = 1,000 + 0,091 = 1,091.

 2.9. Поправочный коэффициент Кэст для станционных путей составит 1,000.

 2.10. Поправочный коэффициент для стрелочных переводов равен:

 5 x (1,45 - 1,0)

 Кэстр = 1,000 + ---------------- = 1,000 + 0,012 = 1,012.

 195

 2.11. Исходя из полученных значений обобщенных коэффициентов и численности, рассчитанной по нормам трудовых затрат, общий контингент монтеров пути дистанции будет равен:

 Р = 160,2 x 1,091 + 26,62 x 1,000 + 38,72 x 1,012 = 240,58 чел.

Приложение N 3

 к Приказу МПС России

 от 3 апреля 1997 года

 N 8-Ц

МЕТОДИКА СНИЖЕНИЯ РАСЧЕТНОГО КОНТИНГЕНТА МОНТЕРОВ ПУТИ ПРИ ПРИМЕНЕНИИ ПУТЕВЫХ МАШИН НА ТЕКУЩЕМ СОДЕРЖАНИИ ПУТИ

 1. При применении на текущем содержании пути комплекса или отдельных путевых машин контингент монтеров пути (Р) снижается на величину, определяемую по нормативам таблицы 6 Приложения 1. Величина снижения численности монтеров пути от применения машин (Рс) определяется по формуле:

 i

 Рс = SUM С x Вг, (8)

 1

 где:

 С - норматив снижения численности монтеров пути от применения машины таблицы 1, чел.-год на 1 км развернутой длины пути (1 стрелочный перевод);

 Вг - нормированный годовой объем работ, выполняемый одной или группой машин одного типа, измеряемый в км или количестве стрелочных переводов.

 2. Нормативы, указанные в таблице 6 Приложения 1, получены исходя из определения затрат ручного труда, отнесенных к годовой норме рабочего времени, на виды работ, выполняемые путевыми машинами.

 Затраты ручного труда на 1 км x 1,12

 С = ------------------------------------,

 252

 где:

 1,12 - коэффициент, учитывающий время предоставления очередных отпусков и выполнения гособязанностей;

 252 - среднее количество рабочих дней в году.

 3. Определение годовых нормированных объемов работ Вг производится по формуле:

 Вг = Вт x N x Ко x Кк, (9)

 где:

 Вт - техническая выработка машин в 3-часовые "окна" на бесстыковом пути в соответствии с данными таблицы 7 Приложения 1;

 N - расчетное количество "окон" для машины в год;

 Ко - поправочные коэффициенты, учитывающие продолжительность "окон" в соответствии с данными таблицы 8 Приложения 1;

 Кк - коэффициент, учитывающий конструкцию пути: бесстыковой - 1,00; звеньевой с длиной рельсов 25 м - 0,96; звеньевой с длиной рельсов 12,5 м - 0,93.

 4. Годовой объем работ на текущем содержании пути, выполняемый путевыми машинами, устанавливается дистанцией пути на основе фактической потребности, но не ниже установленной по нормам в соответствии с настоящей методикой.

 5. При работе путевых машин на других дистанциях пути корректировка численности монтеров пути производится в дистанциях пути, где работали машины.

 6. В случаях использования дистанциями пути путевых машин как на текущем содержании, так и на ремонтах пути снижение численности монтеров осуществляется на основе объемов работ, выполняемых машинами на текущем содержании пути.

 7. Общий расчетный контингент монтеров дистанции пути определяется по формуле:

R = Р - Рс. (10)

 ПРИМЕР РАСЧЕТА СНИЖЕНИЯ ЧИСЛЕННОСТИ МОНТЕРОВ ПУТИ ПРИ ПРИМЕНЕНИИ ПУТЕВЫХ МАШИН

 1. Исходные данные

 1.1. Дистанция пути имеет путевые машины:

 ВПР - 1;

 БУМ - 1;

 ПМГ - 1;

 ВПРС - 1.

 1.2. Плановое количество "окон" для имеющихся путевых машин за сезон в соответствии с проектом организации работ:

 ВПР, БУМ - по 3 часа на звеньевом пути - 30

 на бесстыковом пути - 28

 по 1,5 часа на звеньевом пути - 50

 на бесстыковом пути - 37

 ПМГ - по 3 часа - 50

 - по 1,5 часа - 75

 ВПРС - по 3 часа - 145.

 2. Расчет годовых объемов работ путевых машин

 2.1. На основании исходных данных, норм и поправочных коэффициентов к ним в соответствии с таблицами 7 - 8 Приложения 1 определяются нормированные годовые объемы работ путевых машин по формуле 9.

 2.2. Годовой нормированный объем работ для каждой путевой машины(группы машин одного типа) определяется в зависимости от конструкции пути и продолжительности "окон".

 2.3. В соответствии с плановым количеством 3-часовых "окон" и данными таблиц 7 - 8 Приложения 1 выработка путевых машин составит:

 - на бесстыковом пути:

 ВПР И БУМ - 1,07 x 28 x 1,0 x 1,0 = 30,0 км,где:

 1,07 - выработка путевых машин в 3-часовое "окно" (таблица 7);

 28 - количество "окон" в соответствии с проектом организации работ;

 1,0 - коэффициент Ко продолжительности "окна" (таблица 8);

 1,0 - коэффициент Кк конструкции пути (пояснение к формуле 9).

 Для ПМГ выработка по аналогичному расчету составит:

 1,38 x 50 x 1,0 x 1,0 = 69,0 км;

 - на звеньевом пути выработка путевых машин будет равна:

 ВПР и БУМ - 1,07 x 30 x 1,0 x 0,96 = 30,8 км,где 0,96 - коэффициент конструкции пути (пояснение к формуле 9).

 ВПРС - 1,83 x 145 x 1,0 x 1,0 = 265 стр. пер.

 2.4. Выработка путевых машин за сезон в 1,5-часовые "окна" в соответствии с их количеством по проекту организации работ и данными таблиц 7 - 8 Приложения 1 составит:

 - на бесстыковом пути:

 ВПР И БУМ - 1,07 x 37 x 0,4 x 1,0 = 15,8 км,где 0,4 - коэффициент продолжительности "окон" (таблица 8 Приложения 1).

 Для ПМГ выработка составит:

 1,38 x 75 x 0,4 x 1,0 = 41,4 км;

 - на звеньевом пути:

 ВПР и БУМ - 1,07 x 50 x 0,4 x 0,96 = 20,5 км.

 2.5. Всего нормированный годовой объем работ путевых машин равен:

 ВПР - 30,0 + 30,8 + 15,8 + 20,5 = 97,1 км;

 БУМ - 30,0 + 30,8 + 15,8 + 20,5 = 97,1 км;

 ПМГ - 69,0 + 41,4 = 110,4 км;

 ВПРС - 265 стр. пер.

 3. Расчет снижения численности монтеров пути при применении путевых машин

 3.1. Снижение численности монтеров пути определяется произведением нормированного годового объема работ каждой путевой машины (группы путевых машин одного типа) на нормативы таблицы 6 Приложения 1.

 ВПР = 97,1 x 0,22 = 21,36 чел.

 БУМ = 97,1 x 0,08 = 7,77 чел.

 ПМГ = 110,4 x 0,19 = 20,98 чел.

 ВПРС = 265 x 0,02 = 5,30 чел.

 --------------------------------

 Итого: 55,41 чел.

 Общий расчетный контингент монтеров дистанции пути равен:

 R = 240,58 - 55,41 = 185,17 чел.

 Приложение N 4

 к Приказу МПС России

 от 3 апреля 1997 года

N 8-Ц

МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ И ОЦЕНКЕ КАЧЕСТВА РАБОТ,СТИМУЛИРОВАНИЮ ТРУДА НА ТЕКУЩЕМ СОДЕРЖАНИИ ПУТИ И ИСКУССТВЕННЫХ СООРУЖЕНИЙ И ПОРЯДКУ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ФОНДА ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ

1. Общие положения

 1.1. Настоящие Рекомендации разработаны на основаниизаконодательных актов и нормативов с целью повышения качества содержания пути и искусственных сооружений на основе совершенствования организации труда и повышения материальной заинтересованности работников бригад по текущему содержанию пути и искусственных

сооружений.

 1.2. Оплата труда может осуществляться на основе коллективного подряда или п овременно-премиальной системы.

 1.3. Повременно-премиальная система оплаты труда может применяться при выполнении бригадой неотложных работ в количестве 50% и более от общего объема работ на текущем содержании пути.

 1.4. Подрядный коллектив как правило состоит из бригадира пути и монтеров пути, количественный состав которых определяется нормативами настоящего Приказа. В отдельных случаях в состав бригады могут

включаться и другие работники (машинисты передвижной электростанции, сигналисты, станционные рабочие).

 При обслуживании бригадой линейного участка без разделения на линейные отделения в ее состав включается дорожный мастер.

2. Оценка качества содержания пути и учет выполненных работ

 2.1. Качество содержания пути оценивается по его уровню в период весеннего и осеннего осмотров согласно критериям, приведенным в Приложении 5, а также по результатам месячных осмотров пути,стрелочных переводов и искусственных сооружений, данных путеизмерительных средств, выполненных объемов работ, зафиксированных в форме ПУ-74, визуальных осмотров дорожных мастеров и начальников участков (старших дорожных мастеров, которые несут за правильность оценок персональную ответственность).

 Специалисты дистанции пути проводят периодически выборочную проверку качества и выполнения плановых объемов работ в порядке контроля.

 2.2. Основными показателями, характеризующими состояние пути при месячных оценках и учитываемыми при расчете фонда средств оплаты труда бригады, являются:

 - оценка состояния пути по результатам прохода вагона-путеизмерителя, а на участках, где путеизмеритель не применяется, - по результатам проверки пути путеизмерительной тележкойс начислением баллов за отступления содержания пути от норм в установленном порядке;

 - объем выполненных работ, зафиксированных в форме ПУ-74.

3. Планирование

 3.1. Работы по текущему содержанию пути и сооружений планируются ежемесячно на основе результатов весеннего, осеннего и периодических осмотров в соответствии с разрабатываемыми и утверждаемыми начальником дистанции пути планами, а для станционных путей и стрелочных переводов

- по результатам месячных осмотров. Планирование работ осуществляется в порядке, установленном Инструкцией по текущему содержанию пути.

Выполнение работ фиксируется ежедневно в планах и учете выполненных работ (форма ПУ-74).

 3.2. Фонд оплаты труда монтеров пути, ремонтников искусственных сооружений при коллективном подряде устанавливается исходя из расчетного контингента работников в соответствии с нормами расхода рабочей силы, часовой тарифной ставки среднего разряда выполняемых работ и среднемесячного баланса рабочего времени с добавлением средств

на премирование, доплаты и надбавки, установленные законодательством Российской Федерации (за работу в районах Крайнего Севера и приравненных к ним, особые условия труда, районные и безводные коэффициенты, работу в ночное время,выходные и праздничные дни,расширение зоны обслуживания, раздробленный рабочий день и др.).

 3.3. При определении средств на премирование рекомендуется применять регулирующие коэффициенты, зависящие от эксплуатационного назначения путей железнодорожных станций (таблица 1 настоящего Приложения).

 3.4. При применении повременно-премиальной системы фонд оплаты труда планируется исходя из реального количества работающих в бригаде.

При этом в расчетах этого фонда предусматривается доплата за расширение зоны обслуживания, а также доплаты и надбавки, указанные в первом абзаце данного пункта, и фонд на премирование. По мере укомплектования штата монтеров пути дополнительно выделяется соответствующий фонд оплаты труда.

 3.5. На участках пути, требующих по своему состоянию капитального ремонта, с больным земляным полотном, со сложным планом и профилем линии, а также другими тяжелыми условиями содержания пути, дистанцией пути разрабатываются порядок оплаты труда и специальные условия премирования, отличные от типовых, исходя из трудоемкости и сложности выполняемых работ, интенсивности движения поездов и других факторов.

Перечень таких участков устанавливается службой пути железной дороги.

4. Оплата труда

 4.1. Расчетная подрядная сумма регулируется:

 - по оценке уровня содержания пути после весеннего и осеннего комиссионных осмотров;

 - ежемесячно по результатам работы бригады на обслуживаемом участке.

 4.2. По результатам весеннего и осеннего осмотров пути при оценках "отлично" и "хорошо" бригаде выделяется полная расчетная сумма фонда заработной платы, при оценке "удовлетворительно" величина премии снижается до 50% в зависимости от суммарного объема перевозок, при оценке "плохо" - снижается до тарифной части (с учетом доплат и

надбавок) в зависимости от степени отступлений от норм содержания пути. Указанный фонд заработной платы устанавливается на весь период между осенним и весенним осмотрами. В случае досрочного устранения бригадой отмеченных недостатков производится повторная оценка состояния пути с соответствующим переучетом средств оплаты труда.

 4.3. Расчетный фонд заработной платы по результатам работы бригады корректируется ежемесячно в зависимости от уровня укомплектованности бригад монтерами пути или работниками искусственных сооружений. При укомплектованности бригад ниже 75% расчетный фонд заработной платы корректируется на конкретный уровень укомплектованности, который рассчитывается путем деления фактической численности на расчетный контингент, умноженный на К = 0,75. При укомплектованности бригад 75% и выше средства оплаты труда остаются

нормативными.

 При определении процента укомплектованности в численность бригады включаются как фактически работающие, так и работники, отсутствующие на работе по болезни, по причине нахождения в отпуске или выполнения государственных и общественных обязанностей. Оплата труда бригад, где укомплектованность составляет ниже 50%, устанавливается положением, разрабатываемым дистанцией пути в зависимости от местных условий.

 4.4. По итогам работы бригады за месяц рекомендуется регулировать размер премирования согласно таблицам 1 и 2 настоящего Приложения.

 4.5. Кроме этого, фонд заработной платы работников бригад рекомендуется уменьшать на стоимость потерь, происшедших по вине бригад, и стоимость невыполнения запланированных объемов работ.

Последняя резервируется и выплачивается бригаде после их выполнения.

 4.6. Снижение подрядной суммы и премии производится только за упущения по вине работников бригад. Решение об этом принимается начальником дистанции пути.

 4.7. Средства, образованные за счет снижения подрядной суммы, направляются в централизованный фонд дистанции пути и используются для стимулирования бригад, достигших высоких результатов, а также для стимулирования рабочих, обслуживающих участки с ослабленным верхним строением пути и больным земляным полотном.

 4.8. Порядок распределения фактического фонда оплаты труда между членами бригады устанавливается положением, разработанным дистанцией пути по согласованию с коллективами бригад, и базируется на следующем положении: каждый рабочий получает тарифную часть по присвоенному разряду, а приработок и премиальная часть фонда оплаты труда распределяются по коэффициенту трудового участия.

Премирование работников за основные результаты производственной деятельности предприятий путевого хозяйства

 1. Премирование руководящих работников и специалистов дистанций пути производится по результатам работы за месяц за выполнение и улучшение следующих эксплуатационных и экономических показателей:

 - состояние пути и искусственных сооружений в баллах;

 - выполнение плана ремонтно-путевых работ с учетом качества отремонтированных километров пути по результатам прохода вагона-путеизмерителя;

 - выполнение заданий по планово-предупредительной выправке пути с применением комплекса путевых машин;

 - снижение количества километров с неудовлетворительной оценкой состояния пути;

 - улучшение состояния элементов верхнего строения пути, водоотводов, земляного полотна, стрелочных переводов, балластного слоя по критериям Приложения 5 к настоящему Приказу;

 - уровень состояния и содержания искусственных сооружений;

 - непревышение эксплуатационных расходов.

 2. Размер премии за состояние пути по балльной оценке с учетом пропущенного тоннажа устанавливается для всех работников дистанции пути и регулируется коэффициентами, приведенными в таблице 2 данного Приложения.

 3. Базовая величина премии для коэффициента 1,0 устанавливается для начальников дистанций пути - начальником отделения железной дороги или начальником железной дороги.

 4. Общий размер премии начисляется за выполнение каждого показателя в отдельности с учетом снижения за производственные упущения.

 5. Премирование не производится при наличии следующих производственных упущений:

 - крушений, аварий, сходов подвижного состава в организованных поездах, а также за состояние пути, оцениваемое 5-й степенью неисправности, при которых требуется выдача предупреждений об ограничении скорости движения поездов 15 км/час или закрытие перегона при обнаружении указанных неисправностей вагоном-путеизмерителем;

 - смертельных, групповых и тяжелых случаев производственного травматизма.

 6. Рекомендуется размер премии руководящим работникам и специалистам дистанции пути снижать за:

 - состояние пути, оцениваемое свыше 500 баллов, при величинах неисправности пути 3 - 4 степени, но не требующих выдачи предупреждения об ограничении скорости движения поездов 15 км/час или закрытия перегона;

 - отказы в работе рельсовых цепей;

 - наличие предупреждений об ограничении скорости движения поездов сверх предусмотренных графиком по вине дистанции пути;

 - невыполнение должностных инструкций, личных нормативов по проверке качества содержания пути и искусственных сооружений, несоблюдение правил техники безопасности;

 - ухудшение трудовой дисциплины.

 7. При наличии дисциплинарных взысканий премирование за соответствующий период не производится.

РЕКОМЕНДУЕМЫЕ КОЭФФИЦИЕНТЫ РАЗМЕРОВ ПРЕМИИ, УЧИТЫВАЮЩИЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕСОБЕННОСТИ СОДЕРЖАНИЯ ПУТИ НА СТАНЦИЯХ(ВКЛЮЧАЯ СТРЕЛОЧНЫЕ ПЕРЕВОДЫ)

 Таблица 1

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Экстлуатационные условия и классификация путей | Коэффициенты размеров премии |
|  | Главный путь в пределах нормативного пропущенного тоннажа | 1,0 |
|  | Сортировочные (горочные, подгорочные пути) | 1,2 |
|  | Остальные станционные, подъездные и прочие пути | 0,9 |

 Примечание. Указанные в таблице коэффициенты умножаются на размер премии, устанавливаемой дистанцией пути для работников, обслуживающих главные пути, в пределах нормативного пропущенного тоннажа.

 Таблица 2

|  |  |
| --- | --- |
| Баллы | Коэффициенты, регулирующие размер премии при пропущенном тоннаже, млн. ткм брутто |
| до 100 | до 250 | до 500 | до 750 | свыше 750 |
| до 40 | 1,00 | 1,10 | 1,20 | 1,30 | 1,40 |
| 41-99 | 1,00 | 1,00 | 1,15 | 1,25 | 1,35 |
| 100 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,10 | 1,20 |
| 101-200 | 0,90 | 0,90 | 0,90 | 1,00 | 1,10 |
| 201-300 | 0,75 | 0,80 | 0,80 | 0,90 | 1,00 |
| 301-400 | 0,60 | 0,70 | 0,70 | 0,80 | 0,90 |
| 401-500 | 0,50 | 0,60 | 0,60 | 0,70 | 0,80 |
| более 500 | Регулируется п. п. 5 и 6 данного Приложения |

 Премирование работников дистанций пути в зависимости от оценки уровня содержания и состояния искусственных сооружений

 1. Рекомендуется премирование работников дистанций пути за уровень содержания и состояния искусственных сооружений производить в зависимости от средней балловой оценки сооружений. Размер премиального вознаграждения работникам мостовых (тоннельных) бригад определять в зависимости от степени улучшения качества содержания сооружений по сравнению с первоначальным.

 Первоначальная балловая оценка состояния и содержания искусственных сооружений должна быть установлена по результатам осмотра сооружений комиссией в составе начальника дистанции пути или его заместителя по инженерным сооружениям, представителя дорожной мостоиспытательной станции, мостового (тоннельного) мастера, дорожного

мастера и бригадира мостовой бригады.

 В дальнейшем балловая оценка искусственных сооружений определяется один раз в месяц мостовым (тоннельным) мастером по результатам натурного осмотра сооружений или оперативных данных об устранении конкретных дефектов или появления новых.

 Для стимулирования деятельности мостовых бригад, направленной на устранение в первую очередь наиболее опасных дефектов (категории III) и на поэтапное улучшение состояния и качества содержания искусственных сооружений, начальником дистанции пути должна ежемесячно(ежеквартально) задаваться реальная норма повышения балловой оценки как отдельных конкретных объектов, так и всех сооружений по дистанции пути в целом с целью доведения в перспективе качества содержания и

состояния искусственных сооружений до "хорошего" и "отличного".

 При выполнении нормы заданного повышения балловой оценки на 100% бригада получает максимальную премию, установленную руководством дистанции пути.

 При выполнении нормы заданного повышения балловой оценки менее чем на 100% размер премии уменьшается соответственно проценту выполнения.

 После приведения искусственных сооружений в исправное состояние с оценкой "хорошо" и "отлично" и при дальнейшем содержании их в отличном и хорошем состоянии мостовая бригада премируется в максимальном размере, установленном положением о премировании, утвержденным в дистанции пути, с коэффициентом 1,15.

 Оплата труда работников, обслуживающих искусственные сооружения,оцениваемые менее 2,5 баллов, устанавливается отдельным положением,разрабатываемым дистанцией пути в зависимости от сложившихся местных эксплуатационных условий.

 2. С целью повышения ответственности руководящих работников и специалистов дистанции пути за состояние и качество содержания искусственных сооружений их премирование производится в зависимости от среднего балла состояния искусственных сооружений по мостовым бригадам дистанции пути в соответствии с приведенными в таблицах

коэффициентами, регулирующими размер премии.

РЕКОМЕНДУЕМЫЕ КОЭФФИЦИЕНТЫ,РЕГУЛИРУЮЩИЕ РАЗМЕР ПРЕМИИ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ БАЛЛЬНОСТИ ИСКУССТВЕННЫХ СООРУЖЕНИЙ, ПРИ ПРЕМИРОВАНИИ РУКОВОДЯЩИХ РАБОТНИКОВ И СПЕЦИАЛИСТОВ ДИСТАНЦИЙ ПУТИ

При отличном и хорошем состоянии:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Балльность | Коэффициент | Балльность | Коэффициент |
| 4,50 | 1,400 <\*> | 3,99 - 3,90 | 1,300 |
| 4,49 - 4,40 | 1,383 | 3,89 - 3,80 | 1,284 |
| 4,39 - 4,30 | 1,367 | 3,79 - 3,70 | 1,267 |
| 4,29 - 4,20 | 1,350 | 3,69 - 3,60 | 1,250 |
| 4,19 - 4,10 | 1,333 | 3,59 - 3,50 | 1,234 |
| 4,09 - 4,00 | 1,329 | 3,50 | 1,000 |

 При удовлетворительном состоянии:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Балльность | Коэффициент | Балльность | Коэффициент |
| 3,49 - 3,45 | 0,99 | 2,99 – 2,95 | 0,89 |
| 3,44 – 3,40 | 0,98 | 2,94 – 2,90 | 0,88 |
| 3,39 – 3,35 | 0,97 | 2,89 – 2,85 | 0,87 |
| 3,34 – 3,30 | 0,96 | 2,84 – 2,80 | 0,86 |
| 3,29 – 3,25 | 0,95 | 2,79 – 2,75 | 0,85 |
| 3,24 – 3,20 | 0,94 | 2,74 - 2,70 | 0,84 |
| 3,19 – 3,15 | 0,93 | 2,69 – 2,65 | 0,83 |
| 3,14 – 3,10 | 0,92 | 2,64 – 2,60 | 0,82 |
| 3,09 – 3,05 | 0,91 | 2,59 – 2,55 | 0,81 |
| 3,04 – 3,00 | 0,90 | 2,54 – 2,50 | 0,80 |
|  |  | менее 2,50 |  |

 <\*> При установлении другого максимального коэффициента для отличного состояния искусственных сооружений или минимального для удовлетворительного промежуточные значения пересчитываются по формуле:

 К - 1,0

 К = 1,0 + -------,

 Nинт

 где:

 К - коэффициент размера премии для отличного состояния искусственных сооружений или минимального для удовлетворительного;

 Nинт - количество интервалов от 1 до максимального или минимального принятого размера премии.

 Примечание. Коэффициенты для промежуточных значений балльности интерполируются.

 При совместном рассмотрении оценок состояния и содержания пути и искусственных сооружений премирование руководителей и инженерно-технических работников дистанции пути производится по наименьшему размеру премии (либо по содержанию пути, либо - искусственных сооружений), определенному по указанным выше методикам.

 Приложение N 5

к Приказу МПС России

 от 3 апреля 1997 года

N 8-Ц

КРИТЕРИИ ОЦЕНКИ СОДЕРЖАНИЯ ПУТИ И СТРЕЛОЧНЫХ ПЕРЕВОДОВ ПРИ ВЕСЕННИХ И ОСЕННИХ ОСМОТРАХ ПУТИ

 Оценка качества содержания пути и стрелочных переводов используется наряду с оценкой их геометрических параметров по вагону-путеизмерителю для определения качества обслуживания закрепленного за бригадой участка по степени надежности работы как отдельных элементов верхнего строения пути и водоотводов, так и конструкции в целом.

 Оценка уровня содержания пути и стрелочных переводов осуществляется руководителями дистанции пути в период весеннего и осеннего комиссионных осмотров. Оценке подвергается каждый километр главного пути, приемо-отправочные и другие станционные и подъездные пути, стрелочные переводы на главных, приемо-отправочных и других станционных и подъездных путях. Кроме этого стрелочные переводы и станционные пути по этим же критериям оцениваются до результатам месячных осмотров.

 По результатам осмотра дается оценка в целом участка, обслуживаемого путевой бригадой. Оценка фиксируется в акте осмотра в виде приложения к нему по каждому линейному отделению. При наличии на линейном отделении станционных и подъездных путей, стрелочных переводов общая оценка дается по каждой из этих групп путевого развития железнодорожной станции. Корректировка расчетной суммы оплаты труда производится дифференцированно по каждой из групп в зависимости от ее общей оценки.

 Показатели оценки уровня содержания по группам путевого развития установлены следующие:

 1. Главные и станционные пути

 Водоотводы:

 хорошее - водоотводы полностью выполняют свои функции, отсутствуют места застоя воды;

 удовлетворительное - имеются отдельные места застоя воды, но не создается угроза подтопления пути.

 Балластный слой:

 хорошее - балластная призма обеспечивает стабильное положение пути в плане и профиле, отсутствуют выплески, осыпание откосов призмы, незасыпанные шпальные ящики;

 удовлетворительное - имеются отдельные места с вышеперечисленными неисправностями. При этом общая протяженность таких мест в пределах обслуживаемого участка составляет для пути, пропустившего тоннаж, до среднего ремонта и после его выполнения не более 10%, а при просроченном среднем или капитальном ремонте - не более 20%.

Одновременно с этим во всех случаях обеспечена устойчивость пути от выбросов и отсутствуют неисправности.

 Шпальное хозяйство:

 хорошее - отсутствие кустов негодных шпал при сроке службы рельсошпальной решетки до 7 лет, а при более длительной эксплуатации при наличии кустов негодных шпал не более 3 шт. и их общем количестве в среднем на один километр обслуживаемого участка не более 20;

 удовлетворительное - отсутствие на участке кустов негодных шпал, требующих ограничения скорости по сравнению с установленной.

 Промежуточные и стыковые скрепления:

 хорошее - обеспечивается устойчивое положение по ширине колеи и закрепление пути от угона. Скрепления полностью укомплектованы, костыли добиты, клеммные, закладные и стыковые болты закреплены и смазаны, стыковые зазоры отрегулированы;

 удовлетворительное - допускаются в отдельных местах отступления от вышеперечисленных требований, но при этом отсутствует угон пути и отступления V степени. Стыковые болты полностью укомплектованы и закреплены. На звеньевом пути в стыках отсутствуют слепые зазоры более трех подряд и растянутые более 22 мм. Количество незакрепленных клеммных и закладных болтов или недобитых костылей составляет менее 10% обслуживаемого участка при пропущенном тоннаже до среднего ремонта

и не более 25% при большем тоннаже. При этом во всех случаях обеспечена устойчивость пути от выброса и нормальная работа изолирующих стыков.

 2. Станционные и подъездные пути:

 - хорошее - определяется по критериям для оценки удовлетворительного состояния главных путей;

 - удовлетворительное - при отсутствии неисправностей, непосредственно угрожающих безопасности движения или требующих ограничения скорости по сравнению с установленной.

 3. Стрелочные переводы

 На главных и приемо-отправочных путях:

 хорошее - при наличии на стрелочных переводах в среднем по обслуживаемому участку не более 2 неисправностей, не требующих закрытия или введения ограничения скорости по сравнению с установленной;

 удовлетворительное - при наличии не более 4-х неисправностей на стрелочном переводе, а также при отсутствии неисправностей, требующих закрытия движения по стрелочному переводу или введения ограничения скорости движения.

 На остальных станционных и подъездных путях:

 хорошее - оценивается по критериям, установленным для хорошего состояния главных путей, но при этом может допускаться наличие на километре не более 4-х неисправностей, не угрожающих безопасности движения поездов;

 удовлетворительное - оценивается по критериям, установленным для удовлетворительного состояния главных путей, но при этом может допускаться наличие на 1 километре не более 6 неисправностей, не угрожающих безопасности движения поездов.

 Уровень содержания пути и стрелочных переводов, не отвечающий оценкам "хорошее" или "удовлетворительное", оценивается как "плохое".

 Общая оценка уровня содержания по обслуживаемому участку устанавливается по наихудшей оценке элементов верхнего строения пути и водоотводов. Наряду с приведенными показателями оценки в зависимости от состояния пути, местных условий, степени укомплектованности бригады дистанцией пути могут вводиться дополнительные и другие показатели.

Конкретная оценка уровня содержания каждого километра главного пути стрелочного перевода, станционного пути дается по тем же показателям, что и в целом для обслуживаемого участка. По результатам месячных осмотров станций она фиксируется в форме ПУ-74.

 Конкретная величина корректировки расчетной суммы оплаты труда устанавливается начальником дистанции пути в зависимости от оценки уровня содержания обслуживаемого бригадой участка, степени ее укомплектованности и соблюдения норм периодичности планово-предупредительных и ремонтных работ.