

Доклад
начальника Куйбышевской дирекции инфраструктуры по созданию
дистанций инфраструктуры.

Слайд 1 Заставка

Уважаемый Сергей Валентинович!
Уважаемые участники РОК!

Слайд 2. Этапы преобразований.

**Этапы преобразований при создании дистанций инфраструктуры
на малодеятельных участках**



Целью создания дистанций инфраструктуры (далее – ИЧ) на малодеятельных железнодорожных линиях является снижение расходов по основным видам деятельности за счёт структурных преобразований и изменения технологии содержания устройств инфраструктуры, повышение их экономической эффективности.

Создание ИЧ, в том числе с разрывными границами, позволит создать условия для повышения эффективности процесса текущего содержания инфраструктуры и оптимизации расходов.

В общем случае формирование ИЧ планируется осуществить в три этапа.

Этап 1 – формирование ИЧ с оптимизацией административно-управленческого аппарата.

На данном этапе ИЧ осуществляет техническое обслуживание и ремонт объектов инфраструктуры без значительных изменений технологии обслуживания. При этом содержание устройств хозяйств пути и

сооружений и автоматики и телемеханики осуществляется по утверждённым технологиям.

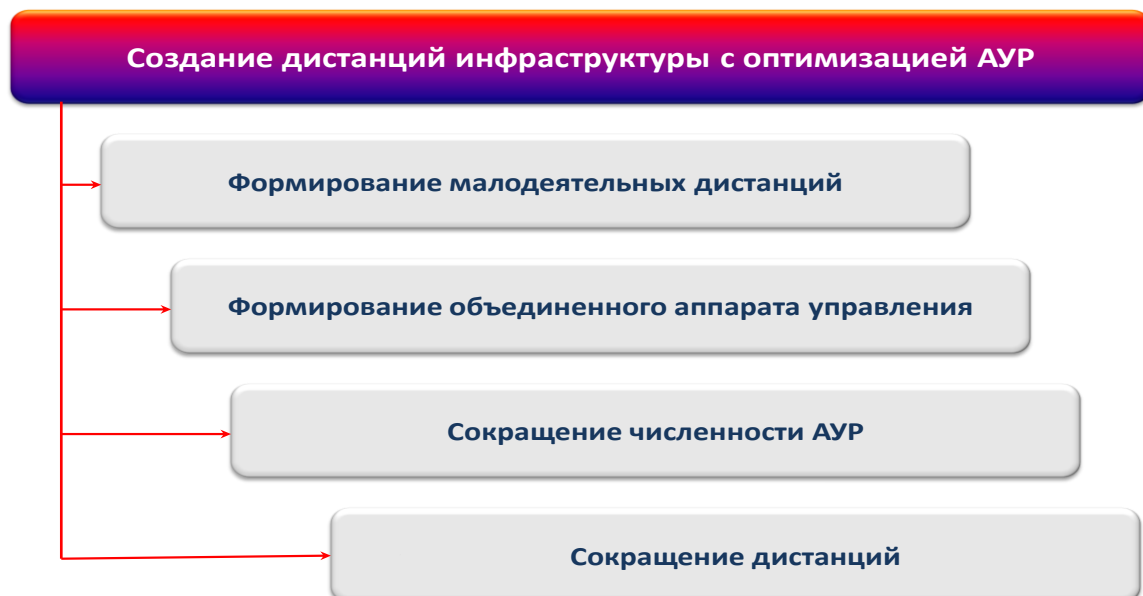
Этап 2 – разработка и переход на объединённую технологию обслуживания объектов инфраструктуры с пересмотром графиков движения поездов на малодеятельных участках железнодорожных линий.

На этом этапе необходимо выполнить пересмотр нормативной и технической документации.

Этап 3 – возможная передача обслуживания объектов на аутсорсинг либо сторонний подряд.

Слайд 3. 1 этап преобразований.

1 этап преобразований при создании дистанций инфраструктуры на малодеятельных участках



Целесообразность создания дистанций инфраструктуры предполагает оптимизацию технологических процессов, сокращение персонала АУР, повышения управляемости объединенной дистанции при слиянии ПЧ и ШЧ, естественно предполагается снижение эксплуатационных расходов, включая фонд оплаты труда, и оптимизацию ряда структурных подразделений.

Слайд 4. Схема дистанций инфраструктуры.

Схема дистанций инфраструктуры на малодеятельных участках



По учетным данным на полигоне Куйбышевской железной дороги эксплуатируются 5 малодеятельных линий (участков) общей протяженностью 231,0 км: Выгадовка - Нижний Ломов (**32,3 км**), Вернадовка - Морсово (**63,5 км**), Мурапталово - Тюльган (**31,4 км**), Урусу - Нарышево (**19,1 км**), Кротовка - Серные Воды (**84,7 км**).

Как возможные варианты создания дистанций инфраструктуры на полигоне дороги предлагаем создание **четырёх** дистанций инфраструктуры.

При создании дистанций инфраструктуры на базе соответствующих 4 дистанций пути предлагается упразднение 4 структурных подразделений: ПЧ Туймазы и ШЧ Стерлитамак, а также ПЧ Кротовка и ШЧ Абдулино, опосредованно участвующих в данном мероприятии, *с перераспределением их штатной численности, в том числе в органы управления создаваемых дистанций и органы управления дистанций, которым передаются производственные подразделения с учетом предполагаемого повышения групп дистанций.*

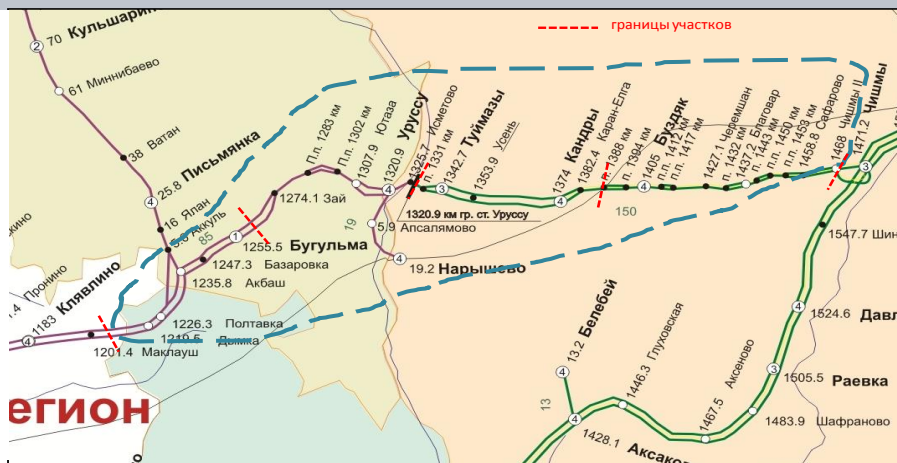
Слайд 5. ИЧ Бугульма.

Дистанция инфраструктуры «Бугульма»

ИЧ «БУГУЛЬМА»

Протяженность: 293,7 км
Штат: 572 чел.

Ликвидируются:
ПЧ Бугульма, ПЧ Туймазы



| Характеристика участков П и Ш | Выделенные элементы при формировании Бугульминской дистанции инфраструктуры | | | | | ИЧ Бугульма |
|-------------------------------------|---|------------|-------------|---------|--------------|-------------|
| | ПЧ Бугульма | ПЧ Туймазы | ШЧ Бугульма | ШЧ Дема | ШЧ Ульяновск | |
| Штатная численность, ед. | 280 | 231 | 30 | 26 | 5 | 572 |
| Развернутая длина главных путей, км | 254,05 | 235,218 | | | | 489,269 |
| Количество стрелочных переводов | 400 | 253 | | | | 653 |
| Технические единицы СЦБ | | | 40,24 | 41,18 | 7,44 | 88,86 |

5 | ДИ Гавриленко С.А. | 29.11.2016

РД

Дистанция инфраструктуры на базе ПЧ Бугульма формируется в границах: ст. Аккуль (включительно) – ст. Маклауш (исключительно) – ст. Чишмы-1 (исключительно), с проектной штатной численностью 572 штатных единицы с расположением в границах Волго-Камского и Башкирского регионов.

В обслуживание данной дистанции войдет молодёжный участок 5 класса: Нарышево (включительно) – Урусу.

Протяженность Бугульминской дистанции инфраструктуры (ИЧ) составит 293,7 км.

Развернутая длина главных путей по ИЧ Бугульма составит 489,269 км.

ИЧ будет состоять из четырех эксплуатационных участков, границы указаны на слайде.

В данных границах ИЧ находятся участки Бугульминской, Демской и Ульяновской дистанций СЦБ.

Из Демской дистанции к передаче планируется участок от ст. Чишмы-1 (исключительно) по б.п. 1331 км протяженностью 139,5 км.

Из Бугульминской дистанции СЦБ к передаче планируется участок от ст. Аккуль (включительно) – ст. Маклауш (исключительно) по границу с Демской дистанцией СЦБ.

Из Ульяновской дистанции к передаче планируется участок от ст. Маклауш (исключительно) до ст. Полтавка (по границу с Бугульминской дистанцией СЦБ).

При создании ИЧ Бугульма целесообразно упразднить ПЧ Туймазы (общей

шт. численностью 236 ед.), два эксплуатационных участка ПЧ Бугульма передать в создаваемую ИЧ Бугульма (280 шт. ед.) (без учета органа управления дистанции), третий участок упраздняемой ПЧ Бугульма (92 шт.ед.) передать в ПЧ Круглое Поле.

При создании ИЧ Бугульма в нее вливаются участки обслуживания СЦБ ШЧ Бугульма (30 ед.), ШЧ Дема (26 ед.) и ШЧ Ульяновск (5 ед.), передача штатной численности АУШ из ШЧ Дема и ШЧ Ульяновск не просматривается, источников АУШ не образуется, т.к. группы дистанций сохраняются.

Слайд 6. ИЧ Стерлитамак.

Дистанция инфраструктуры «Стерлитамак»

ИЧ «СТЕРЛИТАМАК»

Протяженность: 309,8 км

Штат: 445 чел.

Ликвидируются:
ПЧ Стерлитамак,
ШЧ Стерлитамак



| Характеристика участков П и Ш | Выделенные элементы при формировании Стерлитамакской дистанции инфраструктуры | | ИЧ Стерлитамак |
|-------------------------------------|---|---------------------------|----------------|
| | ПЧ Стерлитамак | ШЧ Стерлитамак | |
| Штатная численность, ед. | 362 | 74 + 9 источники на ОУ ИЧ | 445 |
| Развернутая длина главных путей, км | 276,72 | | 276,72 |
| Количество стрелочных переводов | 490 | | 490 |
| Технические единицы СЦБ | | 86,858 | 86,858 |

6 | ДИ Гавриленко С.А. | 29.11.2016

РЖД

Дистанция инфраструктуры на базе ПЧ Стерлитамак формируется в границах: ст. Карламан (исключительно) – ст. Мурапталово (граница дороги), с проектной штатной численностью 445 штатных единиц с расположением в границах Башкирского региона.

В обслуживание данной дистанции войдет малоделятельный участок 5 класса: Мурапталово – Тюльган (включительно).

Протяженность Стерлитамакской дистанции инфраструктуры (ИЧ) составит 309,8 км.

Развернутая длина главных путей составит – 276,72 км.

ИЧ будет состоять из трех эксплуатационных участков.

ИЧ Стерлитамак создается в границах ПЧ Стерлитамак (общей штатной численностью 374 ед.). При этом целесообразно упразднить ШЧ Стерлитамак (общей шт. численностью 165 ед.), передав производственный

участок в создаваемую ИЧ Стерлитамак (74 шт. ед.), а также в ШЧ Уфа передать оставшийся производственный персонал упраздняемой дистанции, обслуживающий устройства СЦБ вне границ ПЧ Стерлитамак (79 ед.).

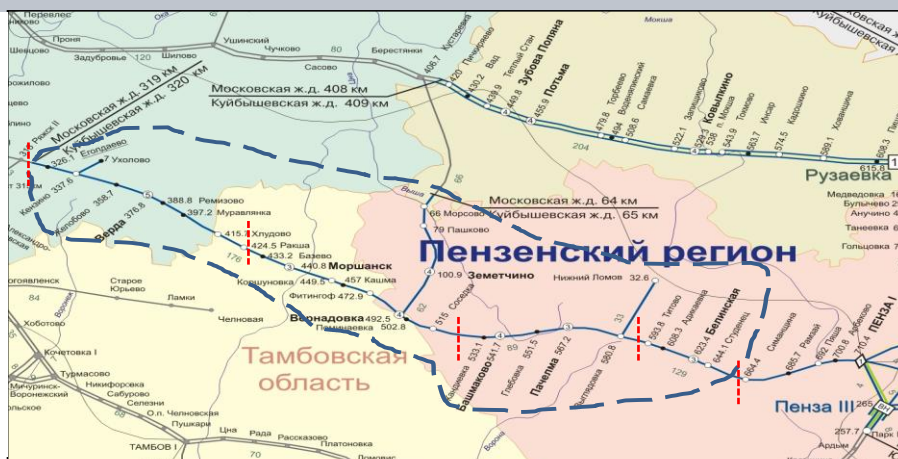
Слайд 7. ИЧ Моршанск.

Дистанция инфраструктуры «Моршанск»

ИЧ «МОРШАНСК»

Протяженность: 433,8 км
Штат: 425 чел.

Ликвидируется:
ПЧ Моршанск



| Характеристика участков П и Ш | Выделенные элементы при формировании Моршанской дистанции инфраструктуры | | ИЧ Моршанск |
|-------------------------------------|--|----------|-------------|
| | ПЧ Моршанск | ШЧ Пенза | |
| Штатная численность, ед. | 351 + 12 источники на ОУ ИЧ | 62 | 425 |
| Развернутая длина главных путей, км | 431,092 | | 431,092 |
| Количество стрелочных переводов | 506 | | 506 |
| Технические единицы СЦБ | | 71,25 | 71,25 |

7 | ДИ Гавриленко С.А. | 29.11.2016

РЖД

Дистанция инфраструктуры на базе ПЧ Моршанск формируется в границах: Ряжск (граница дороги) – ст. Симанщина (исключительно), с проектной штатной численностью 425 штатных единиц) с расположением в границах Пензенского региона.

В обслуживание данной дистанции войдут малоделятельные участки 5 класса: Вернадовка – Морсово (граница дороги); Выглядовка – Нижний Ломов (включительно).

Протяженность Моршанской дистанции инфраструктуры (ИЧ) составит 433,8 км.

Развернутая длина главных путей составит – 431,092 км.

ИЧ будет состоять из четырех эксплуатационных участков.

При создании ИЧ упразднения структурных подразделений не происходит, только передается участок СЦБ от ШЧ Пенза (62 шт. ед.).

Слайд 8. ИЧ Жигулевское Море.

Дистанция инфраструктуры «Жигулевское Море»

ИЧ «Жигулевское Море»

Протяженность: 312,0 км
Штат: 494 чел.

Ликвидируются:
ПЧ Жигулевское Море,
ПЧ Кротовка, ШЧ Абдулино



| Характеристика участков П и Ш | Выделенные элементы при формировании Жигулевской дистанции инфраструктуры | | | | | ИЧ Жиг. Море |
|-------------------------------------|---|-------------|--------------|-----------|-----------|--------------|
| | ПЧ Жиг. Море | ПЧ Кротовка | ШЧ Октябрьск | ШЧ Самара | ШЧ Кинель | |
| Штатная численность, ед. | 362 | 56 | 10 | 64 | 2 | 494 |
| Развернутая длина главных путей, км | 332,068 | 84,656 | | | | 416,724 |
| Количество стрелочных переводов | 651 | 60 | | | | 711 |
| Технические единицы СЦБ | | | 11,52 | 95,05 | 4,02 | 110,59 |

8 | ДИ Гавриленко С.А. | 29.11.2016

РЖД

Дистанция инфраструктуры на базе ПЧ Жигулевское Море формируется в границах: ст. Разъезд-1 (включительно) – ст. Смышляевка (исключительно) – ст. Средневожская (включительно), с проектной штатной численностью 494 штатных единицы) с расположением в границах Самарского региона.

В обслуживание данной дистанции войдет малодетальный участок 5 класса: Серные Воды-2 (включительно) – Кротовка (исключительно).

Протяженность Жигулевской дистанции инфраструктуры (ИЧ) составит 312 км.

ИЧ будет состоять из четырех эксплуатационных участков.

При создании ИЧ подлежат упразднению:

- ПЧ Кротовка, с передачей участка от ст. Тургеневка (исключительно) до ст. Новоотрадная (включительно) в обслуживание ПЧ Кинель, участка от ст. Новоотрадная (исключительно) до ст. Похвистнево (включительно) в обслуживание ПЧ Абдулино;

- ШЧ Абдулино, с передачей всего участка данного ШЧ (кроме участка Кротовка-Серные Воды-2) в обслуживание ШЧ Кинель.

При этом участок Южного хода Безенчук – Кинель (исключительно) из ШЧ Кинель переходит в обслуживание ШЧ Самара.

Развернутая длина главных путей по ИЧ Жигулевское море увеличится на 84,7 км и составит 416,724 км.

В границы ИЧ войдут участки Октябрьской, Самарской и Кинельской дистанции СЦБ.

Из Октябрьской дистанции к передаче планируется участок от Разъезд-1 (включительно) по границу с Самарской дистанцией СЦБ протяженностью 139,5 км.

Из Самарской дистанции к передаче планируется участок от границ с Октябрьской дистанцией по границу с Кинельской дистанцией по Жигулевскому ходу.

Из Кинельской дистанции к передаче планируется участок Козелковская - Смышляевка оснащенностью 0,19 тех.ед. и участок Кротовка-Серные Воды.

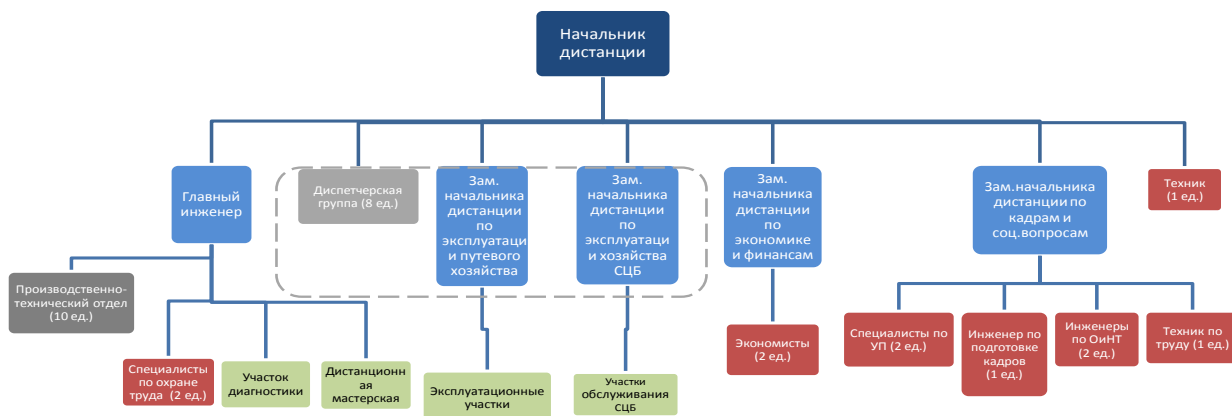
ИЧ Жигулевское Море будет создана в границах ПЧ Жигулевское Море (шт. численностью 362 ед.), с присоединением участка ПЧ Кротовка (56 шт.ед.), участков обслуживания СЦБ ШЧ Октябрьск (10 ед.), ШЧ Самара (64 ед.) и ШЧ Кинель (2 ед.), при этом предлагается осуществить упразднение ПЧ Кротовка (шт. численностью 367 ед.) с передачей штатной численности производственного персонала в ПЧ Кинель (164 ед.) и ПЧ Абдулино (145 ед.).

Также предлагается упразднить ШЧ Абдулино (99 ед.), при этом оптимизируется 8 шт. единиц, а также передав производственный штат ШЧ Абдулино в ШЧ Кинель (82 ед.), а один из участков ШЧ Кинель передается в ШЧ Самара (7 шт.ед.). ШЧ Самара и ШЧ Кинель сохраняют группу по оплате, но в ШЧ Кинель требуется 1 штатная единица АУШ под типовое штатное расписание.

Слайд 9. Структура аппарата управления ИЧ.

Структура АУР дистанции инфраструктуры

Предлагаемая структура органа управления дистанции инфраструктуры



Предлагаемая структура дистанций инфраструктуры будет включать в себя аппарат управления, состоящий из начальника дистанции инфраструктуры,

главного инженера, заместителя начальника дистанции по направлениям деятельности (П, Ш), заместителя начальника дистанции по экономике и финансам и заместителя начальника дистанции по кадрам и социальным вопросам.

Общее руководство будет осуществлять начальник дистанции инфраструктуры.

На главного инженера планируется возложить обязанности по организации работы в вопросах охраны труда, диагностики технических средств, промышленной безопасности, технической политики, работы дистанционной мастерской, технической учебы.

Заместители по направлениям (П, Ш) будут организовывать работу по курируемым хозяйствам и подчиняются непосредственно начальнику дистанции, осуществляющему координацию и планирование планово-предупредительных работ на объектах инфраструктуры.

Заместитель начальника дистанции по экономике и финансам организует работу и несет ответственность за обеспечение стабильного экономического и финансового положения дистанции, реализацию экономических реформ с целью достижения наибольшей эффективности работы дистанции, роста производительности труда.

Учитывая значительное количество работников в создаваемой дистанции, вопросами кадровой и социальной политики будет заниматься заместитель начальника дистанции по кадрам и социальным вопросам, а также специалист по управлению персоналом, инженер по подготовке кадров.

Принимая во внимание наличие в дистанции диспетчерского персонала различных хозяйств, предлагается создать диспетчерско-распорядительную группу. Координируют работу группы два заместителя по эксплуатации, при этом она находится в непосредственном подчинении начальника дистанции.

При этом хозяйственные функции управления всеми ИЧ предлагается возложить на орган управления дирекции инфраструктуры.

При создании четырех дистанций инфраструктуры на I этапе преобразований высвобождение штатной численности структурных подразделений Куйбышевской дирекции инфраструктуры составит 15 штатных единиц, 6 единиц из которых будут относиться к административно-управленческому штату органов управлений дистанций, 3 единицы – диспетчер ШЧ, 6 единиц производственного персонала.

Слайд 10. Экономический эффект.

| Экономический эффект на 1 этапе от преобразований управленческой структуры при создании предприятий инфраструктуры | | | |
|--|--|-------------------|------------------|
| № п/п | Наименование | Численность, чел. | Сумма, млн. руб. |
| 1 | Оптимизация аппарата управления | 6 | 3,4 |
| 2 | Оптимизация штата производственных подразделений | 6 | 2,5 |
| 3 | Оптимизация диспетчерского аппарата | 3 | 0,9 |
| 4 | Итого экономический эффект от оптимизации в год | 15 | 6,8 |

10 | ДИ Гавриленко С.А. | 29.11.2016

r/d

По результатам первого этапа преобразований при создании дистанций инфраструктуры экономический эффект можно получить от преобразования управленческой структуры, т.е. от оптимизации персонала:

- при оптимизации штата аппарата управления – 3,4 млн. руб.;
- при оптимизации штата производственных подразделений – 2,5 млн. руб.;
- при сокращении диспетчерского аппарата – 0,9 млн. руб.

В целом на 1 этапе получаем экономический эффект в размере 6,8 млн. руб.

Слайд 11. 2 этап преобразований.

2 этап преобразований управленческой структуры при создании предприятий инфраструктуры

Основные направления изменения технологии содержания и обслуживания инфраструктуры

- ✓ Выполнение диагностики состояния железнодорожного пути только мобильными средствами
- ✓ Изменение критериев балловой оценки состояния устройств инфраструктуры
- ✓ Изменение критериев отказов
- ✓ Изменение сроков устранения отказов
- ✓ Объединение технологии по обслуживанию напольных устройств
- ✓ Организация дежурств на охраняемых переездах только в дневное время
- ✓ Возможность перевода в разряд неохраняемых переездов
- ✓ Осмотры состояния объектов инфраструктуры только в весенний и осенний периоды

Условие реализации: пересмотр нормативной документации

На 2 этапе необходимо выполнить пересмотр нормативной и технической документации для реализации возможности создания комплексной технологии содержания устройств инфраструктуры, графика технологического процесса обслуживания устройств СЦБ с объединением обслуживания постовых и напольных устройств, пересмотреть критерии балловой оценки и порядка устранения отказов, перевод переездов в разряд неохранных, изменения периодичности выполнения работ и осмотров и т.д.

Экономическая эффективность данного этапа обеспечивается за счёт реализации технологических мероприятий.

Предварительным расчетом ожидаемый экономический эффект на 2 этапе по хозяйству автоматики и телемеханики составит – 12,7 млн. руб., а по хозяйству пути – 8,6 млн. руб.

Более подробно по вопросу изменения технологии обслуживания устройств доложат начальники служб пути и автоматики и телемеханики.

Слайд 12. Предложения по изменению дефектоскопирования.

| Предложения по изменению технологии дефектоскопирования рельсового хозяйства | | |
|---|---|--|
| Существующее положение | Внесенные изменения | Новое положение |
| <u>Сварные стыки</u> - 1 раз в год в первые два года после укладки Далее 1 раз в 2 года - на малоинтенсивных участках 1 раз в 3 года | Изменение периодичности контроля сварных стыков | Сварные стыки - 1 раз в первые два года далее 1 раз в 3 года - на малоинтенсивных и приемоотправочных участках 1 раз в год укладки, далее не проверяются |
| <u>Приемоотправочные пути</u> с той же периодичностью, что и главные, но не чаще 2-х раз в месяц | Изменение периодичности контроля п/о путей | <u>Приемоотправочные пути</u> п/о пути, примыкающие к главным и предназначенные для безостановочного пропуска поездов – не чаще 1 раза в месяц. остальные п/о – не чаще 2-х раз в год |
| <u>Контроль главных путей</u> дефектоскопом сплошного контроля не реже 1 раза в квартал | Изменение методики контроля малоинтенсивных участков | <u>Контроль главных путей</u> съемными дефектоскопами сплошного контроля не проверяются |
| <u>Нормы контроля</u> СВД – 2000/1800км (лето/зима) автомотриса – 1000/900км (лето/зима) | Изменение норм контроля мобильными средствами дефектоскопии | <u>Нормы контроля</u> - СВД – 2400/2200км (лето/зима) - автомотриса – 1200/1000км (лето/зима) |
| <u>Нормы периодичности дефектоскопирования</u> Минимальные 4 раза в год | Изменение расчетного числа проверок в год | <u>Нормы периодичности дефектоскопирования</u> 2 раза в год |
| ЛДМ является мобильным средством дефектоскопии | Использование ЛДМ | ЛДМ можно использовать в качестве мобильного и съемного средства дефектоскопии |
| 12 ДИ Гавриленко С.А. 29.11.2016 | | |

И в заключении остановлюсь на следующем вопросе.

На сегодняшний день «назрела» необходимость рассмотрения целесообразности решения следующих вопросов:

- максимально задействовать мобильные средства как первичное средство дефектоскопии;

- высвободить съемные средства дефектоскопии рельсов и снизить влияние человеческого фактора на процесс контроля рельсов.

Для решения этих вопросов предлагается 2 варианта:

1 - внесение изменений в действующий расчет периодичности, в том числе на малодеятельных участках.

В случае внесения изменений в действующие нормативные документы по периодичности проверки рельсов и элементов стрелочных переводов объем контроля мобильными средствами уменьшится на 197,809 км в год, объем контроля рельсов съемными средствами уменьшится на 8020,33 км в год и объем контроля сварных стыков уменьшится на 123434 штуки.

2 – провести новый расчет периодичности проверки рельсов на основании ведомости классов и специализации железнодорожных линий ОАО «РЖД» утвержденной распоряжением от 31 декабря 2015 № 3188р.

При расчете периодичности проверки рельсов по классам и специализации железнодорожных линий, объем контроля мобильными средствами увеличивается на 56409,9 км в год, объем контроля рельсов съемными средствами уменьшится на 77361,53 км в год.

Однако решение данных вопросов упирается в изменение нормативной документации ОАО «РЖД».

Доклад окончен!

Спасибо за внимание!