

# ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И ИНФРАСТРУКТУРА

Достижение масштабных целей развития страны невозможно без ускоренного технологического развития транспортного комплекса. ОАО «РЖД» не только строит и модернизирует железнодорожную инфраструктуру, но и постоянно работает над повышением ее эффективности. Компания последовательно увеличивает пропускную способность ключевых магистралей, обновляет подвижной состав, формирует узловые мультимодальные транспортно-логистические центры, внедряет современные цифровые технологии управления движением, развивает тяжеловесное и скоростное движение.



631

НОВЫЙ  
ЛОКОМОТИВ  
ПОСТУПИЛ В ПАРК  
ОАО «РЖД»

В 2018 ГОДУ:

ТЯЖЕЛОВЕСНЫХ ПОЕЗДОВ  
(ВЕСОМ 6 ТЫС. Т)  
ПРОВЕДЕНО ПО МАРШРУТУ

**156,1**  
ТЫС.

СРЕДНИЙ ВЕС ГРУЗОВОГО ПОЕЗДА

**4 076**  
Т

+0,9 %



# Железнодорожные перевозки и инфраструктура

Направление «Железнодорожные перевозки и инфраструктура» объединяет основные производственные бизнес-единицы, занимающиеся организацией железнодорожных перевозок, содержанием и развитием инфраструктуры и локомотивного комплекса. От их эффективности и уровня технологического взаимодействия напрямую зависит производственно-финансовый результат Компании.

## Ключевые направления развития в рамках ДПР

**Ключевые инициативы развития железнодорожных перевозок и инфраструктуры предусматривают:**

- › развитие на сети железных дорог ОАО «РЖД» полигонных принципов управления перевозочным процессом;
- › разделение и специализацию инфраструктуры для движения преимущественно пассажирских и грузовых поездов;
- › повышение эффективности деятельности на малоинтенсивных железнодорожных линиях;
- › повышение эффективности перевозочного процесса за счет повышения качественных показателей использования подвижного состава;
- › развитие сортировочных станций;
- › совершенствование управления парком грузовых вагонов на сети железных дорог;
- › повышение эффективности использования парка магистральных и маневровых локомотивов и локомотивных бригад;
- › обновление железнодорожного пути с применением новых технологий, равноресурсных элементов и конструкций, обеспечивающих снижение стоимости жизненного цикла содержания инфраструктуры;
- › установление гарантийных участков безопасного проследования грузовых поездов увеличенной протяженности;
- › формирование полигонной модели работы путевых машин и диагностических комплексов;
- › снятие барьерных ограничений в энергетическом комплексе;
- › подготовку объектов инфраструктуры для обеспечения пропуска тяжеловесных поездов;
- › совершенствование системы планирования и предоставления окон для проведения ремонта и содержания объектов инфраструктуры;
- › совершенствование систем построения плана формирования поездов, а также планирования и управления пропуском поездов;
- › использование природного газа в качестве моторного топлива, поэтапное развитие эксплуатации газомоторных локомотивов (газотурбовозов, маневровых газотепловозов), синхронизированное с проведением работ по совершенствованию конструкции и повышению экономичности освоения производства на локомотивостроительных заводах при создании современных пунктов экипировки и механизма заправки сжиженным природным газом.

**Задачи ОАО «РЖД» по развитию железнодорожной инфраструктуры к 2025 году:**

- › увеличение пропускной способности БАМа и Транссиба в 1,5 раза, до 180 млн т к 2024 году и 210 млн т к 2025 году;
- › увеличение пропускной способности железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна;
- › сокращение времени перевозки контейнеров железнодорожным транспортом с Дальнего Востока до западной границы Российской Федерации до семи дней и увеличение объема транзитных перевозок контейнеров железнодорожным транспортом в четыре раза;
- › развитие скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения между крупными городами и внутри агломераций;
- › развитие транспортных коммуникаций между административными центрами субъектов Российской Федерации и другими городами – центрами экономического роста;
- › формирование узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров.



« В 2018 году работа направления «Железнодорожные перевозки и инфраструктура» была ориентирована на дальнейшее повышение внутренней эффективности и качества предоставляемых услуг, совершенствование технологий организации перевозочного процесса. Реализация технологических решений и стратегических инициатив, включенных в Долгосрочную программу развития ОАО «РЖД» до 2025 года, позволяет наращивать динамику грузовой работы как основного источника доходов ОАО «РЖД» и создавать возможности для роста экономики страны»

**Анатолий Краснощек**

Первый заместитель генерального директора ОАО «РЖД»

## Главные достижения в 2018 году

- › Участковая скорость в грузовом движении (с учетом движения по многопарковым станциям) увеличена на 0,5 % к показателю 2017 года, до 40,9 км/ч.
- › Средний вес грузового поезда увеличился на 0,9 %, до 4 076 т.
- › Среднесуточная производительность локомотива рабочего парка грузового движения сохранилась на уровне 2017 года – 2 136 тыс. ткм брутто.
- › Осуществлена поставка 631 нового локомотива.
- › Оздоровлено 6 680,1 км пути (на 16,5 % больше, чем в 2017 году).
- › Внедрен электронный маршрут машиниста.

## Повышение эффективности инфраструктурного комплекса

### Ремонт и модернизация объектов инфраструктуры

**В 2018 году оздоровлено 6 680,1 км пути с ростом к 2017 году на 16,5 %. В том числе были выполнены:**

- › капитальный ремонт по программе реконструкции пути – общей протяженностью 3 424,9 км;
- › капитальный ремонт на старогодных материалах – 1 284,9 км;
- › сплошная замена рельсов в период между капитальными ремонтами пути, сопровождаемая работами в объемах среднего ремонта, – 1 939,1 км;
- › средний ремонт пути – 31,1 км. Уложено 2 905 комплектов стрелочных переводов.

### Совершенствование работы на полигонах

**Главное направление развития производственного комплекса – переход от региональных принципов управления перевозочным процессом к планированию и организации движения поездов на полигонах. Это позволяет повысить эффективность работы Компании и четко разграничить функционал и ответственность подразделений.**

В 2018 году продолжено развитие полигонных принципов управления, в частности применение технологии работы локомотивных бригад на удлиненных плечах обслуживания. На Восточном полигоне внедряются автоматизированные комплексы задач диспетчерского планирования, контроля и управления движением поездов, а также ведутся работы в рамках систем планирования и оперативного регулирования парка локомотивов и моделирования работы станции.

### Оптимизация графика движения грузовых поездов

Основная задача графика движения поездов – максимальное использование возможностей инфраструктуры для обеспечения требуемого уровня пропускной и провозной способностей, освоения установленных размеров движения грузовых поездов и повышения участковой и маршрутной скоростей.

### Основные меры, применяемые для оптимизации графика:

- › организация тяжеловесного движения поездов массой 8–9 тыс. т;
- › пропуск соединенных поездов на особо грузонапряженных участках железных дорог;
- › установление новых гарантийных участков безопасного проследования для груженых и порожних контейнерных платформ в составе контейнерных поездов.



## Структура парка тягового подвижного состава

**В 2018 году эксплуатируемый парк локомотивов составил 14 275 единиц, в том числе:**

- › в грузовом движении – 7 703 единицы;
- › в пассажирском движении – 1 567 единиц;
- › в хозяйственном движении – 1 724 единицы;
- › в специальной маневровой и прочей маневровой работе – 3 281 единицу.

**В 2018 году рабочий парк локомотивов составлял 10 222 единицы, в том числе:**

- › в грузовом движении – 5 729 единиц;
- › в пассажирском движении – 744 единицы;
- › в хозяйственном движении – 957 единиц;
- › в специальной маневровой и прочей маневровой работе – 2 792 единицы.

Программа капитального и среднего ремонта локомотивов в течение года была выполнена в полном объеме: отремонтировано 3 742 секции тягового подвижного состава.

В рамках инвестиционной программы в 2018 году было приобретено 597 локомотивов, в том числе 570 – по контрактам жизненного цикла. Кроме того, выкуплены 34 электровоза, которые ранее эксплуатировались в соответствии с договорами аренды и субаренды. В общей сложности парк локомотивов ОАО «РЖД» вырос на 631 единицу. Все закупленные локомотивы – российского производства.

В 2019–2025 годах запланировано приобретение еще 3 460 локомотивов. В связи с совершенствованием перевозочных технологий разработаны технические требования

к грузовым локомотивам нового поколения, в том числе к электровозам и автономным локомотивам. По сравнению с локомотивами, находящимися в настоящее время в эксплуатации, магистральные грузовые локомотивы нового поколения обеспечат вождение поездов одиночной тягой, по системе многих единиц и распределенной тягой, будут иметь большую мощность, силу тяги и большие межремонтные пробеги.



Узнать больше:  
Точки тяги (видео)

## Развитие тяжеловесного движения

Тяжеловесное движение и повышение весовых норм грузовых поездов – важные способы оптимизации перевозочного процесса. Они позволяют увеличить провозную способность и повысить эффективность работы железных дорог.

Развитие тяжеловесного движения – одна из ключевых инициатив направления «Железнодорожные перевозки и инфраструктура», определенных Стратегией

развития холдинга «РЖД» до 2030 года. При этом основная задача локомотивного комплекса – обеспечение тяговыми ресурсами заданных объемов перевозок при безусловном выполнении требований безопасности движения поездов.

**В 2018 году было проведено более 150 испытаний, которые позволили в целом по сети увеличить показатель среднего веса поезда до 4 076 т (+0,9 %**

**к уровню предыдущего года). Рост среднего веса поезда достигнут благодаря формированию и вождению тяжеловесных и соединенных грузовых поездов, в том числе:**

- › весом более 6 тыс. т – 156,1 тыс. поездов;
- › соединенных – 35,6 тыс. поездов.



<sup>1</sup> Закупка на принципах контракта жизненного цикла предусматривает закупку продукции, ее дальнейшее обслуживание и ремонт, при необходимости утилизацию.