

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 удлинённых 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 соединённых 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.

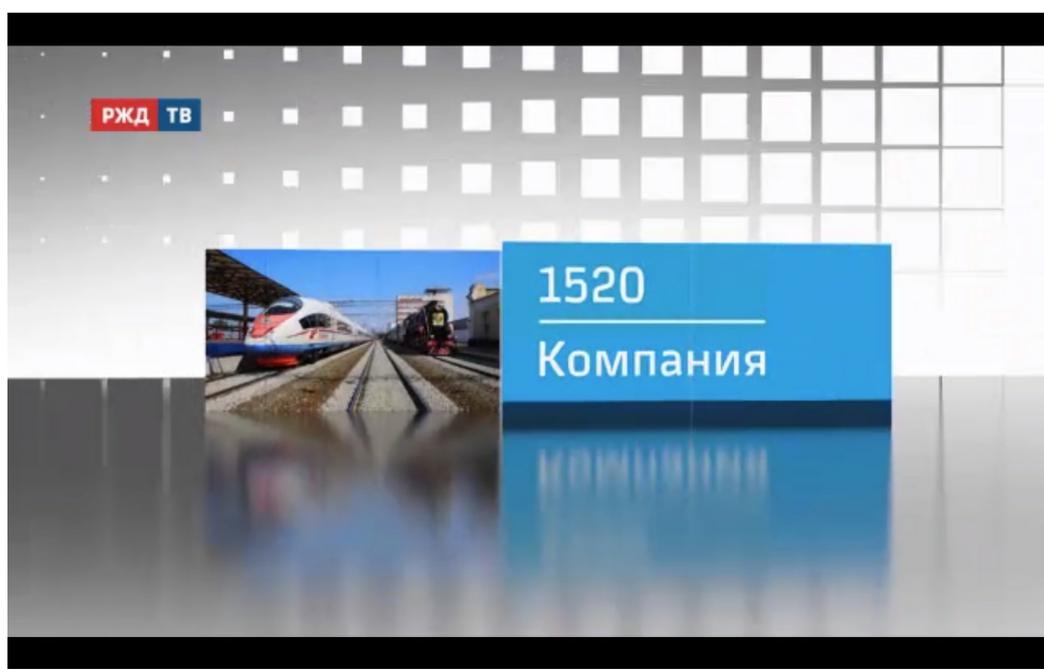
В рамках инвестиционной программы в 2018 году было приобретено 597 локомотивов, в том числе 570 – по контрактам жизненного цикла. Кроме того, выкуплены 34 электровоза, которые ранее эксплуатировались в соответствии с договорами аренды и субаренды. В общей сложности парк локомотивов ОАО «РЖД» вырос на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



