

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.



Анатолий Краснощек

Первый заместитель генерального директора

В соответствии с проектом Долгосрочной программы развития до 2025 года динамика роста перевозок сохранится. ОАО «РЖД» будет последовательно наращивать темпы оздоровления и развития инфраструктуры, чтобы создать необходимые условия для пропуска растущего грузопотока. Железнодорожный транспорт не должен быть ограничителем развития экономики, и Компания обязана выдержать заданный темп.

ГЛАВНЫЕ ДОСТИЖЕНИЯ В 2017 ГОДУ

- Средняя скорость доставки грузовых отправок в груженых вагонах в 2017 году выросла на 1,6 %, до 386,4 км/сут.
- Снижены в сравнении с 2016 годом непроизводительные потери в организации труда локомотивных бригад на 3 % (до 15,3 млн ч), в том числе в грузовом движении – на 2,7 % (до 12,9 млн ч).
- В 2017 году впервые произведена закупка локомотивов на принципах контракта жизненного цикла.
- Выполнены запланированные объемы ремонтно-путевых работ в объеме 5 735,2 км (100 % годового плана), в том числе обеспечено выполнение по основным видам ремонта на всех железных дорогах.
- Количество технологических нарушений по ответственности филиалов на сети железных дорог снижено на 33,8 % (до 398,5 тыс. случаев).

Повышение эффективности инфраструктурного комплекса

В 2017 году с целью обеспечения роста эффективности грузоперевозок выполнены установленные бюджетные задания по качественным показателям использования подвижного состава:

- участковая скорость в грузовом движении с учетом движения по многопарковым станциям составила 40,7 км/ч с ростом на 1,2 % к заданию и на 0,7 % – к уровню 2016 года;
- средний вес грузового поезда составил 4 041 т с ростом на 0,6 % к заданию и на 0,9 % – к уровню 2016 года;
- среднесуточная производительность локомотива рабочего парка в грузовом движении составляла 2 135 тыс. ткм брутто с ростом на 1,1 % к заданию и на 1,8 % – к уровню 2016 года;
- непроизводительные потери рабочего времени локомо-

- тивных бригад во всех видах движения снижены к уровню 2017 года на 3 %, в том числе в грузовом движении – на 2,7 %;
- количество отказов в работе технических средств составило 42,6 тыс. случаев со снижением к уровню 2016 года на 11,8 %;
- количество технологических нарушений составило 398,5 тыс. случаев (на 33,8 % меньше, чем в 2016 году);
- время задержек грузовых поездов вследствие отказов технических средств и технологических нарушений снижено на 472,8 тыс. поездо-ч (на 43,4 % меньше чем в 2016 году).

Ремонт и модернизация объектов инфраструктуры в 2017 году

В путевом комплексе в 2017 году всеми видами ремонта на сети оздоровлено 5 735,2 км железнодорожного пути (100 % к плану), что на 227,8 км, или на 3,8 % ниже уровня 2016 года.

На объектах реконструкции (модернизации) железнодорожного пути выполнены работы в объеме 2 553,5 км (100 % к плану). Произведена укладка 2 596 комплектов стрелочных переводов (100 % к плану), проведен капитальный ремонт на старогодных материалах¹ на 1 152,5 км и сплошная замена рельсов в период между капитальными ремонтами пути, сопровождаемая

работами в объемах среднего ремонта, – на 1 706,1 км. Отремонтировано 99 ед. искусственных сооружений (мосты, трубы, тоннели) и 15 км земляного полотна.

Реконструировано 136,6 км развернутой длины контактной сети. Затраты на электрификацию и электроснабжение составили 10,53 млрд руб. (96 % к плану).

В части выполнения капитального ремонта по перевозочным видам деятельности в эксплуатацию сдано 387 объектов из 388.

Эффективные технологии управления парком грузовых вагонов

Для повышения эффективности железнодорожных перевозок ОАО «РЖД» внедряет положения Единого сетевого технологического процесса (ЕСТП). ЕСТП применяется при решении задач технического нормирования перевозочного процесса, организации движения поездов, работы локомотивов и локомотивных бригад, информационного обеспечения и является основой регламентов взаимодействия между функциональными филиалами ОАО «РЖД».

В рамках развития вагонного комплекса и повышения его эффективности потребность в подвижном составе снижена на 25 %. Количество плановых видов ремонта подвижного состава парка ОАО «РЖД» снижено на 40 %.

Возросла точность отправления грузовых поездов по расписанию, планомерно увеличивается количество грузовых поездов, курсирующих по жестким ниткам графика.

Динамика и структура парка тягового подвижного состава в 2017 году

По состоянию на конец 2017 года эксплуатируемый парк локомотивов² ОАО «РЖД» составил 14 306 ед., в том числе:

- в грузовом движении – 7 568 ед.;
- в пассажирском движении – 1 588 ед.;
- в хозяйственном движении – 1 761 ед.;
- на специальной маневровой и прочей маневровой работе – 3 389 ед.

По состоянию на конец 2017 года рабочий³ парк локомотивов ОАО «РЖД» составил 9 972 ед., в том числе:

- в грузовом движении – 5 492 ед.;

- в пассажирском движении – 734 ед.;
- в хозяйственном движении – 930 ед.;
- на специальной маневровой и прочей маневровой работе – 2 816 ед.

В 2017 году ОАО «РЖД» закупило 459 новых локомотива, в том числе:

- 220 электровозов, из которых 21 пассажирский и 199 грузовых;
- 239 тепловозов, из которых 19 пассажирских, 86 грузовых и 134 маневровых.

Повышение эффективности использования локомотивов

Одним из направлений работы локомотивного комплекса является обновление и унификация парка локомотивов по полигонам. В 2017 году по сети ОАО «РЖД» передислоцирован 541 локомотив (340 электровозов и 201 тепловоз).

В 2017 году впервые произведена закупка локомотивов на принципах контракта жизненного цикла. Данный вид контрактов предусматривает закупку продукции, ее дальнейшее обслуживание и ремонт, а также по необходимости утилизацию. Преимуществом закупки в данном формате подразумевают:

- создание единого центра ответственности за техническое состояние локомотива от момента ввода в эксплуатацию до момента его исключения из инвентарного парка;

- прямую заинтересованность завода-изготовителя в повышении качества проектирования и изготовления локомотивов;
- непрерывную гарантию на локомотив;
- снижение организационных издержек, связанных с взаимодействием сторон;
- стимулирование поддержания высокого качества обслуживания, так как сервисные платежи напрямую зависят от состояния локомотива;
- совпадение коммерческих интересов поставщика локомотивов и ОАО «РЖД» в части обеспечения локомотивной тягой перевозки предъявляемых объемов грузов.

¹ Предназначен для замены путевой решетки на более мощную или на менее изношенную, смонтированную полностью из старогодных материалов либо из старогодных материалов в сочетании с новыми.

² Эксплуатируемый парк локомотивов – парк, задействованный в перевозочном процессе во всех видах работ, а также в технических операциях и ожидании работы.

³ Рабочий парк локомотивов – парк, непосредственно задействованный в перевозочном процессе с локомотивной бригадой.