



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 СОГЛАСНО 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;
- масштабное внедрение устройств автоматики с подвижными блок-участками на перегонах, включая распределенную систему микропроцессорной централизации на станциях с выделением главных путей, с дифференцированными участками удаления и автоматическую локомотивную сигнализацию;
- 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 тяжелых и длинносоставных 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:

- увеличение пропускной способности БАМа и Транссиба до 180 млн т в 2024 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 в 2024 году;
- 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.



2019 год был отмечен знаковыми событиями. В августе завершён основной этап переустройства колеи на Сахалине. Осуществлены первые подходы по организации интервального движения, продолжена работа по снятию инфраструктурных ограничений, значительно улучшено состояние верхнего строения пути, ведутся работы по обновлению устройств энергоснабжения. Все направления развития подкреплены программами.

Для обеспечения готовности к пропуску перспективных грузопотоков реализуются масштабные инвестиционные проекты. Абсолютным приоритетом является увеличение провозных способностей лимитирующих участков БАМа и Транссиба».

Анатолий Краснощек

Первый заместитель генерального директора ОАО «РЖД»

Главные достижения в 2019 году

- Компания обеспечила погрузку угля на экспорт по заявкам ключевых угольных предприятий, в том числе Кузбасса в адрес портов России. Дополнительно к прошлому году вывезено свыше 7 млн т угля (+7,5%), причем прирост по направлению к портам Северо-Запада составил почти 12%.
- Погрузка грузов в контейнерах выросла на 13,1% к уровню 2018 года.
- Грузооборот всего составил 3 305 млн ткм, оставшись на уровне 2018 года.
- Скорость доставки груженых отправок выросла на 1,3% к 2018 году, до 395 км/сут.
- Доля груженых отправок, доставленных в нормативный срок, увеличилась на 1,7 п.п. к 2018 году, до 98,4%.
- Средний вес грузового поезда составил 4 090 т, на 0,3% больше, чем в 2018 году.
- Среднесуточная производительность локомотива эксплуатируемого парка (в грузовом движении) выросла на 1,3% к 2018 году, до 1 610 тыс. ткм брутто.
- Перестроена железнодорожная инфраструктура на острове Сахалин, благодаря чему пространство 1 520 увеличилось более чем на 770 км.
- Межпоездной интервал попутного следования поездов на МЦК сократился до 4 мин.

ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИНФРАСТРУКТУРНОГО КОМПЛЕКСА

Ремонт и модернизация объектов инфраструктуры

В 2019 году расходы на оздоровление железнодорожного пути всеми видами ремонта составили 145 млрд руб., что выше уровня 2018 года на 10,8 %. За счет выполнения капитальных видов работ в 2019 году отремонтировано 6 017,2 км пути.

Совершенствование работы на полигонах

Главное направление развития инфраструктурного комплекса – переход от региональных принципов управления перевозочным процессом к планированию и организации движения поездов на полигонах. Создание Центров управления полигонами повышает эффективность работы Компании, позволяет четко разграничить функционал и ответственность подразделений.

Оптимизация графика движения грузовых поездов

Основная задача графика движения поездов – максимальное использование возможностей инфраструктуры, чтобы обеспечить требуемый уровень пропускной и провозной способностей, освоить установленные размеры движения грузовых поездов и повысить участковую и маршрутную скорости.

Основные меры 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.

Внедрение на сети новых технологических решений позволило ускорить продвижение транзитного груза по территории страны. Средняя скорость доставки транзитных контейнеров в 2019 году составила 1 097 км/сут, что на 17,8 % выше целевого значения, установленного Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (931 км/сут).

ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ТЯГОВОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

Динамика и структура парка тягового подвижного состава в 2019 году

По состоянию на конец 2019 года эксплуатируемый парк локомотивов ОАО «РЖД» составил 14 031 ед. (–1,7 % к уровню 2018 года), в том числе:

- в грузовом движении – 7 592 ед. (–1,4 %);
- в пассажирском движении – 1 562 ед. (–0,3 %);

- в хозяйственном движении – 1 726 ед. (+0,1 %);
- в специальной маневровой и прочей маневровой работе – 3 151 ед. (–4,0 %).

По состоянию на конец 2019 года рабочий парк локомотивов ОАО «РЖД» составил 10 108 ед. (–1,1 % к уровню 2018 года), в том числе:

- в грузовом движении – 5 714 ед. (–0,3 %);
- в пассажирском движении – 742 ед. (–0,2 %);
- в хозяйственном движении – 976 ед. (+2,0 %);
- в специальной маневровой и прочей маневровой работе – 2 676 ед. (–4,1 %).

В рамках инвестиционной программы в 2019 году было приобретено 738 локомотивов. В 2020–2025 годах запланировано приобретение еще 3 236 локомотивов.

Повышение эффективности использования локомотивов

Меры по повышению эффективности использования парка локомотивов в 2019 году:

- оптимизирован эксплуатируемый парк локомотивов грузового движения за счет повышения среднесуточной производительности в количестве 103 ед.;
- оптимизирован эксплуатируемый парк локомотивов маневрового движения на специальной маневровой работе в количестве 91 ед.;
- оптимизирован эксплуатируемый парк локомотивов маневрового движения на прочей маневровой работе в количестве 19 ед.



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.

В 2019 году по договорам на поставку с обязательством сервисного обслуживания в период жизненного цикла осуществлена закупка 710 локомотивов. Данная схема закупки повышает ответственность поставщиков локомотивов за техническое состояние подвижного состава, что позволит снизить непроизводительные простои локомотивов.

В рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД» в 2019 году было реализовано массовое дооснащение локомотивов устройствами безопасности. Электронный маршрут машиниста внедрен на всех полигонах.

Средний вес грузового поезда

4 090 т

+0,3 % к уровню 2018 года

Развитие тяжеловесного движения

Тяжеловесное движение и повышение весовых норм грузовых поездов – один из основных способов оптимизации перевозочного процесса.

ОАО «РЖД» продолжает развивать тяжеловесное движение. За год отправлено 162,7 тыс. поездов массой свыше 6 тыс. т, что позволило при тех же инфраструктурных возможностях перевезти дополнительно более 30 млн т грузов.

В целом по сети показатель среднего веса поезда увеличен до 4 090 т (+0,3 % к уровню 2018 года).

ИННОВАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ЛОКОМОТИВНЫМ КОМПЛЕКСОМ

Основная задача Интеллектуальной системы управления и автоматизации производственных процессов на железнодорожном транспорте (ИСУЖТ) – создание автоматизированного центра поддержки принятия решений, позволяющего управлять производственными процессами в реальном времени, планировать работу, моделировать и прогнозировать развитие ситуаций в целом. Проект еще находится в разработке, но отдельные подсистемы уже работают на выделенных полигонах сети, в том числе на Октябрьской железной дороге и Восточном полигоне.

РЕЗУЛЬТАТЫ РАБОТЫ ВАГОНРЕМОНТНЫХ ДОЧЕРНИХ КОМПАНИЙ ОАО «РЖД» В 2019 ГОДУ

В 2019 году АО «ВРК-1» и АО «ВРК-2» – дочерние общества ОАО «РЖД», основной деятельностью которых является ремонт грузового подвижного состава, продемонстрировали рост финансовых и операционных показателей. Это было достигнуто за счет расширения клиентского портфеля, повышения качества услуг и реализации программ по оптимизации расходов.

АО «ВРК-1»

Доходы за отчетный период составили 28,5 млрд руб. (+6 % к 2018 году), прибыль от продаж – 1,1 млрд руб. (на уровне 2018 года), чистая прибыль – 407 млн руб. (–14 % к 2018 году).

АО «ВРК-2»

Выручка АО «ВРК-2» за 2019 год выросла на 22 % по сравнению с 2018 годом, до 18,6 млрд руб., чистая прибыль – на 13 %, до 559 млн руб.



Узнать больше об АО «ВРК-1» можно на сайте 1vrk.ru



Узнать больше об АО «ВРК-2» можно на сайте vrk2.ru

Модернизация железнодорожной инфраструктуры острова Сахалин

В 2019 году в истории Сахалина произошло знаковое событие – железнодорожное движение перешло на общесетевую путь шириной 1 520 мм. Ранее на острове действовала инфраструктура, построенная по японскому стандарту (1 067 мм).

Перевод железнодорожной инфраструктуры на колею 1 520 мм с периодическим закрытием движения грузовых и пассажирских поездов в 2019–2020 годах разделен на шесть этапов, пять из которых завершены в 2019 году. С 1 сентября 2019 года полностью открыто движение грузовых и пассажирских поездов по колее 1 520 мм на участках Холмск – Арсентьевка и Корсаков – Ноглики. Движение по колее 1 520 мм на участке Холмск – Шахты откроется в августе 2020 года.