

Повышение эффективности инфраструктурного комплекса

Бюджетным комитетом ОАО «РЖД» в целях повышения операционной эффективности Компании установлены ключевые параметры оптимизации деятельности, разработан и реализован комплекс мероприятий по снижению издержек.

Оздоровление пути

Проектными решениями по реконструкции (модернизации) железнодорожного пути и по капитальному ремонту пути предусматривалось соответственно повышение скоростей и отмена действовавших ограничений для пассажирских поездов на протяжении 1 233,2 км и грузовых на протяжении 945,8 км.

Впервые за период с 2013 года не был допущен:

- прирост протяженности путей со сверхнормативным пропущенным тоннажем (25,2 тыс. км);
- рост балловой оценки пути.

Кроме того, в хозяйстве пути сократилось количество отказов технических средств более чем на 7 %.

При этом основные усилия для снижения протяженности пути со сверхнормативным пропущенным тоннажем были направлены на проведение ремонтов на линиях 1-го и 2-го классов с особо грузонапряженным, тяжеловесным и пассажирским движением.

Хозяйство автоматики и телемеханики

Выполнение капитального ремонта позволило снизить по сравнению с 2015 годом количество отказов 1-й и 2-й категорий на 12,3 %, количество задержанных поездов по вине хозяйства автоматики и телемеханики – на 2 %, не превысить целевые показатели безопасности движения по допустимому числу событий за 2016 год по хозяйству автоматики и телемеханики (при целевом показателе 4 допущено 4 случая событий).

Хозяйство электрификации и электроснабжения

Выполнение плана капитального ремонта в 2016 году позволило повысить надежность работы устройств электроснабжения и обеспечило снижение количества отказов технических средств 1-й и 2-й категорий на 15 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Количество отказов в работе технических средств 1-й и 2-й категорий по задержанным поездам на инфраструктуре ОАО «РЖД» в отчетном году составило 48,2 тыс. случаев и снижено к уровню 2015 года на 14,4 тыс. случаев, или на 23 %. Количество технологических нарушений 1-й и 2-й категорий по сети РЖД составило 602,1 тыс. случаев и снижено к уровню 2015 года на 609,5 тыс. случаев, или на 50,3 %. Время задержек грузовых поездов по проследованию по ответственности подразделений снижено на 557 273 поездо-ч к уровню 2015 года, или на 19 %.

Протяженность бесстыкового пути, в том числе с упругими скреплениями, тыс. км



Динамика и структура численности парка тягового подвижного состава в 2016 году

По состоянию на конец 2016 года эксплуатируемый парк локомотивов ОАО «РЖД» составил 14 188 единиц, в том числе:

- в грузовом движении – 7 341 единица;
- в пассажирском движении – 1 624 единицы;
- в хозяйственном движении – 1 814 единицы.
- в специальной маневровой и прочей маневровой работе – 3 409 единиц.

По состоянию на конец 2016 года рабочий парк локомотивов ОАО «РЖД» составил 9 728 единиц, в том числе:

- в грузовом движении – 5 272 единица;
- в пассажирском движении – 732 единицы;
- в хозяйственном движении – 898 единиц.
- в специальной маневровой и прочей маневровой работе – 2 826 единиц.

В 2016 году ОАО «РЖД» закупило 493 новых локомотива, в том числе:

- 261 электровоз, из которых 43 пассажирских и 218 грузовых;
- 232 тепловоза, из которых 15 пассажирских, 118 грузовых и 99 маневровых.



Мероприятия, направленные на повышение эффективности использования локомотивов

Одним из стратегических направлений работы локомотивного комплекса является обновление и унификация парка локомотивов по полигонам. Распределение новых локомотивов осуществляется в соответствии с полигонной идеологией.

Поставка новых локомотивов позволяет поэтапно высвободить эксплуатируемый парк локомотивов и передислоцировать его на полигоны железных дорог, где растет грузооборот, а также производить исключение парка, выработавшего нормативный срок службы.

В 2016 году по сети РЖД передислоцировано 374 локомотива (246 электровозов и 128 тепловозов).

Для повышения эффективности использования локомотивов проведена следующая работа:

- на Восточном полигоне количество поездов массой 7 100 т увеличено с 2 до 4 пар в сутки. Кроме того, на участке Мариинск – Смоляниново по итогам тягово-энергетических испытаний вес поезда для электровозов серий 2х2ЭС5К, 2ВЛ80С увеличен с 7 100 до 7 500 т;
- по результатам испытаний на участке Лена – Северобайкальск для электровозов серии ЗЭС5К вес грузовых поездов увеличен с 5 800 до 6 000 т, в результате на всем участке Тайшет – Таксимо организовано вождение поездов массой 6 000 т;
- с марта 2016 года по итогам тягово-энергетических испытаний организовано вождение грузовых поездов массой 6 300 т на участке Мариинск – Иркутск, что увеличило вес поезда на участке с 6 000 до 6 300 т;
- на полигоне Забайкальской железной дороги проведены тягово-энергетические испытания по определению возможности вождения соединенных грузовых поездов массой до 12 600 т. По результатам испытаний организовано их вождение в период массовых ремонтно-путевых работ;
- за счет устранения инфраструктурных ограничений по тяговому электроснабжению проведены опытные поездки грузовых поездов электровозами серии 2х2ЭС6 на участке Челябинск-Главный – Кинель – Рыбное, что увеличило вес поезда на участке Сызрань – Рыбное с 6 500 до 7 100 т;
- поставка электровозов серии ЗЭС10 в Свердловскую дирекцию тяги позволила увеличить вождение грузовых поездов массой 9 000 т на полигоне Кузбасс – Северо-Запад с 2 до 4 ниток графика;
- поставка тепловозов серии 2ТЭ25КМ на Московский полигон позволила расширить полигон их работы на Республику Беларусь на участке Смоленск – Витебск, высвободить парк тепловозов серии 3М62У и повысить максимальный вес грузового поезда с 6 000 до 6 500 т.

В рамках Года пассажира и в соответствии с планом мероприятий по повышению качества обслуживания пассажиров в 2016 году:

- отработана технология безостановочного проследования электровозом ЭП20 станции Горячий Ключ в обоих направлениях, время хода поездов № 102/101 и № 104/103 сообщением Москва – Адлер сокращено на 1 ч и составляет менее суток;
- в обоих направлениях сокращено на 45 мин время хода поездов № 46/45 и № 70/69 сообщением Москва – Воронеж и Москва – Белгород и составляет менее 6,5 ч;
- за счет оптимизации схемы тягового обслуживания и использования электровозов ЭП20 сокращено на 1,5 ч время в пути поездов № 36/35 Санкт-Петербург – Адлер (сформирован из двухэтажных вагонов) и № 33/34 Москва – Таллин;
- время в пути опытного пассажирского поезда на направлении Москва – Брянск с электровозом ЭП20 сокращено на 45 мин и составляет 3 ч 46 мин. В безостановочном режиме организовано проследование участка стыкования родов тока по станции Сухиничи с максимальной установленной скоростью (в нечетном направлении 40 км/ч, четном – 60 км/ч).

Развитие в 2016 году эффективных технологий управления парком грузовых вагонов в условиях множественности операторов подвижного состава. Результаты внедрения Единого сетевого технологического процесса железнодорожных грузовых перевозок

В целях повышения эффективности железнодорожных перевозок ОАО «РЖД» проводится последовательная работа по внедрению положений Единого сетевого технологического процесса (ЕСТП) с учетом федеральных законов и иных нормативных правовых актов Российской Федерации в области железнодорожного транспорта.

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 функциональ-

ми филиалами ОАО «РЖД». Работа, организованная на основании положений ЕСТП, позволила в 2016 году добиться положительной динамики основных показателей использования подвижного состава.

ЕСТП применяется при реализации Комплексной программы поэтапного перехода на организацию движения грузовых поездов по расписанию. Данная технология реализуется как на территориальном уровне, так и в масштабах всей сети железных дорог. По состоянию на 1 января 2017 года разработано и действует 641 специализированное расписание.

В настоящее время идет подготовка мероприятий, направленных на актуализацию в 2017–2019 годах ЕСТП с учетом организации перевозочного процесса с применением полигонных технологий и внедрения принципов внутренней и внешней клиентоориентированности.

