

Повышение эффективности инфраструктурного комплекса

Ремонт и модернизация объектов инфраструктуры

В 2021 году фактический объем капитальных затрат на обновление железнодорожного пути всеми видами ремонта составил 131,4 млрд руб.

По результатам работы в 2021 году качественная балловая оценка состояния пути улучшена к плану на 5 % и составила 4,31 балла (при плановом задании 4,1 ед.). В 2021 году сдано в эксплуатацию 4 942,5 км пути, в том числе:

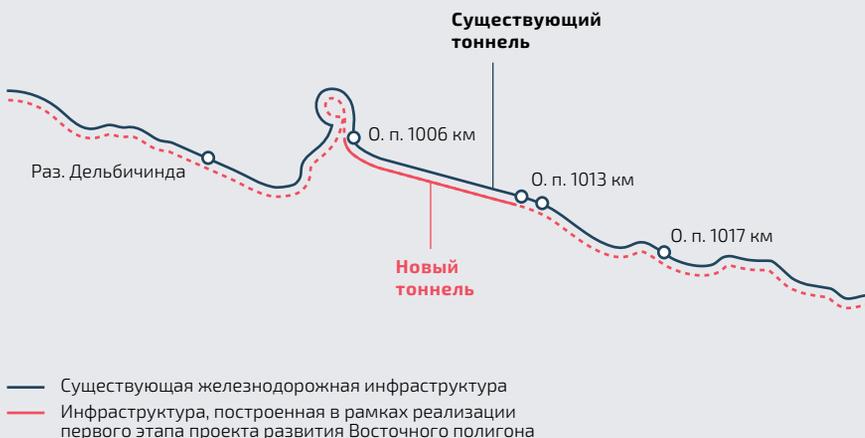
- капитальный ремонт первого уровня (с использованием новых материалов) протяженностью 2 399,1 км;
- капитальный ремонт второго уровня (с использованием старогодных материалов) — 976,6 км;
- капитальный ремонт третьего уровня (сплошная замена рельсов в период между капитальными ремонтами пути, сопровождаемая работами в объемах среднего ремонта) — 1 116,6 км;
- капитальный ремонт третьего уровня (сплошная замена рельсов в период между капитальными ремонтами пути, сопровождаемая работами в объемах подъемочного ремонта) — 450,1 км.

Более четверти работ (27 %) по оздоровлению пути выполнено на Восточном полигоне сети.

По итогам работы за 2021 год 57 % всех видов ремонта выполнено по технологии закрытого перегона. Такой подход позволяет значительно сократить продолжительность ремонта и потребность в локомотивах, а концентрация техники и людей — повысить выработку. За период с 2018 года выработка в закрытый перегон выросла на 30 % (с 1,14 до 1,49 км/сут).

В 2021 году для производства ремонтно-путевых работ с целью сокращения количества отказов в работе

Новый Байкальский тоннель



В 2021 году открыто движение по новому Байкальскому тоннелю общей протяженностью 6,7 км.

Строительство тоннеля выполнено в рамках мероприятий по модернизации Байкало-Амурской магистрали в соответствии с поручением Президента Российской Федерации В. В. Путина по развитию пропускной способности железнодорожной инфраструктуры в Восточном направлении.

Новый Байкальский тоннель — ключевая часть проекта по расширению пропускной способности перегона Дельбичинда — Дабан (протяженность перегона — 17 км) в западном секторе Байкало-Амурской магистрали. Запуск Байкальского тоннеля позволит поднять пропускную способность на перегоне с 17 до 85 пар поездов в сутки.

Период строительства

**2016–
2021** годы

Общая стоимость работ

35,9 млрд руб.

Протяженность

6,7 км (6 685,3 м)

Глубина заложения достигает

300 м

технических средств, а также обеспечения необходимого уровня безопасности движения поездов, снижения себестоимости ремонта пути и повышения пропускной способности приобретенных 491 вагон для ремонтно-путевых работ, 119 ед. путевой техники, три мобильных средства диагностики, 929 ед. диагностического оборудования; кроме того, проведена модернизация 2 234 специальных вагонов грузовой типа и восьми мобильных средств диагностики.

Обеспечена реализация поручений Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, а также Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года¹:

- время следования на направлении «Европа — Западный Китай» составило 2,1 суток при плане 2,2 суток (–0,1 суток);
- время следования на направлении «Запад — Восток» составило 7,1 суток при плане 8,0 суток (–0,9 суток);
- средняя скорость доставки транзитного контейнеропотока — 1 070 км/сут (на уровне плана).

Оптимизация графика движения грузовых поездов

На наиболее интенсивном Восточном направлении проведено 3,6 тыс. поездов по технологии «виртуальная сцепка» с увеличением практически в шесть раз к уровню 2020 года.

Внедрение автоблокировки с подвижным блок-участком на горно-перевальном участке Большой Луг — Слюдянка протяженностью 85 км позволило в полтора раза сократить межпоездной интервал (с 8–9 до 5–6 мин).

Благодаря увеличению в два раза количества поездов массой 7 тыс. т, проведенных по Восточному полигону, дополнительно перевезено более

6 млн т грузов при существующих возможностях инфраструктуры.

Совершенствование работы на полигонах

Один из ключевых элементов совершенствования работы на полигонах — оптимизация плана формирования поездов за счет повышения маршрутизации. Рост маршрутизации на 1,1 п. п. в 2021 году (до 54,4 % от общего количества отправленных груженых вагонов) позволил снизить переработку вагонов станциями на 4,5 тыс. ед. в сутки и сократить на 14 % количество технических станций, проходящих вагоном за время оборота. Своевременно принятые меры по оперативному перераспределению локомотивного парка позволили увеличить время локомотива в движении на 0,9 %.

Оптимизация движения пассажирских поездов

В соответствии с Программой мероприятий по повышению скоростей движения поездов по направлению Москва — Адлер до 2022 года в рамках ДПР в целевые показатели включены работы по повышению скоростей движения поездов на протяжении 377,83 км с общим сокращением времени хода 38 мин 25 с. На текущий момент работы выполнены на 240,3 км с общим сокращением времени хода на 22 мин 55 с.

В 2020 году завершены работы по созданию цифровой модели Московского центрального кольца (под трехминутный интервал попутного следования поездов в часы пик), по итогам которых в 2021 году организована работа по созданию инновационной системы интеллектуального железнодорожного транспорта, позволяющей обеспечить движение электропоездов «Ласточка» на МЦК в автоматическом режиме без участия машиниста с трехминутным межпоездным интервалом в часы пик.

Развитие инфраструктуры для увеличения транзитных контейнерных перевозок

В 2021 году проводилась работа по актуализации детальных планов мероприятий по увеличению пропускной и провозной способности инфраструктуры. Это необходимо для увеличения транзитного контейнеропотока в четыре раза к 2024 году.

Средняя скорость доставки транзитного контейнеропотока в 2021 году составила 1 070 км/сут, что соответствует целевому значению, установленному Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (1 070 км/сут). По итогам 2021 года перевезено 1 116 тыс. ДФЭ, что на 34,3 % выше уровня 2020 года.

Повышение эффективности тягового подвижного состава

Динамика и структура парка тягового подвижного состава в 2021 году

По состоянию на конец 2021 года эксплуатируемый парк локомотивов ОАО «РЖД» составил 13 292 ед. (увеличение на 0,7 % к уровню 2020 года).

Среднесуточное содержание локомотивов в 2021 году изменилось относительно уровня 2020 года:

- в грузовом движении — увеличено на 169 ед.,
- в пассажирском движении — увеличено на 14 ед.,
- в хозяйственном движении — снижено на 62 ед.,
- в маневровом движении — снижено на 26 ед.

При этом за счет реализации мероприятий направленных на повышение эффективности, в грузовом движении за счет повышения производительности локомотивов эксплуатируемого парка, высвободилось 85 ед., в хозяйственном движении за счет выполнения

¹ Утвержден распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 года № 2101/р.