

«Железнодорожный транспорт помогает нивелировать эффект больших расстояний, интегрировать внутренние рынки и обеспечить необходимые связи с международными рынками. Развитая железнодорожная инфраструктура активизирует торговлю, в особенности экспортную, и оказывает положительное влияние на экономический рост. Интеграционные процессы, которые развиваются в последние годы на „пространстве 1520“ и в Европейском союзе, нуждаются в бесперебойно действующих международных транспортных коммуникациях, их неотъемлемая часть — железные дороги».

**В. И. Якунин,**  
президент ОАО «РЖД»

Рельсовое хозяйство, капитальное строительство и ремонт объектов инфраструктуры (315 тысяч объектов различного назначения), а также вопросы эксплуатации собственного подвижного состава ОАО «РЖД» входят в сферу ответственности Центральной дирекции инфраструктуры — филиала ОАО «РЖД». Это самое крупное подразделение в структуре Группы (свыше 360 тысяч человек).

Протяженность земляного  
полотна

**85 248**

км

Из них 5 680 к, или 6,7 %,  
стоят на учете как  
дефектные.

Искусственных сооружений  
эксплуатируются на сети  
железных дорог ОАО  
«РЖД»

**82 837**

Из них дефектными являются  
8 132 сооружения, или 9,8 %.

### Основные фонды путевой инфраструктуры

В 2012 году суммарный объем ремонтов составил 10,4 тыс. км, при этом капитальных ремонтов и модернизации железнодорожного пути выполнено 7,3 тыс. км, что позволило сократить к началу 2013 года протяженность участков со сверхнормативным тоннажем и сроком эксплуатации более чем на 426 км до 20,54 тыс. км, или 16,5 % от развернутой длины главных путей.

Тем не менее результаты инвентаризации основных фондов путевой инфраструктуры вызывают беспокойство: число дефектных сооружений растет, многие объекты эксплуатируются за пределами нормативных сроков.

По состоянию на 1 января 2013 года:

- ▶ на сети железных дорог ОАО «РЖД» эксплуатируются 82 837 искусственных сооружений, из них дефектных — 9,8 %;
- ▶ при протяженности земляного полотна 85 327 км состоят на учете как дефектные 6,7 %.

В предкризисном 2008 году показатели дефектности инженерных сооружений были ниже: 8,3 % по искусственным сооружениям и 6,1 % по земляному полотну.

Рост дефектности инженерных сооружений в значительной мере связан со старением сооружений: 28 % мостов находятся в эксплуатации уже более 100 лет. Вторая причина — недофинансирование работ по их оздоровлению.

Износ инженерных сооружений как в малой степени заменяемых конструкций также достаточно высок — в среднем 76,2 %. Порядка 31 % (25,4 тыс. шт.) всех эксплуатирующихся в настоящее время инженерных сооружений построены до 1913 года.

При сохранении текущих тенденций, к 2015 году 38 % сооружений (31,3 тыс. шт.) будут эксплуатироваться за пределами нормативных сроков (для опор 80–100 лет, водопропускных труб — 100 лет, металлических пролетных строений — 60 лет).

Недостаточная пропускная способность перегонов нередко является причиной ограничений пропускной способности всей дороги. В 2012 году ограничения пропускной способности по перегонам возникали на участках:

- ▶ 3 участках Дальневосточной железной дороги;
- ▶ 2 Восточно-Сибирской железной дороги;
- ▶ 1 Красноярской железной дороги;
- ▶ 2 Западно-Сибирской железной дороги;
- ▶ 6 Свердловской железной дороги;
- ▶ 1 Горьковской железной дороги;
- ▶ 1 Куйбышевской железной дороги;
- ▶ 1 Приволжской железной дороги;
- ▶ 6 Северо-Кавказской железной дороги;
- ▶ 2 Московской железной дороги;

- ▶ 3 Октябрьской железной дороги.

Общая протяженность таких участков на сети дорог достигает 4 065,5 км, из них 2 728,5 км — однопутные перегоны. По сравнению с предыдущим годом прирост протяженности составил 514 км, все на однопутных участках.

Второй по значимости причиной ограничения пропускной способности дорог остается недостаточная пропускная способность по устройствам тягового электроснабжения. В 2012 году протяженность участков с недостаточной мощностью тягового электроснабжения увеличилась по сравнению с предыдущим годом на 1 067 км и составила 2 876,1 км, или 37,9 % от протяженности всех «узких мест».

Недостаточная мощность системы тягового электроснабжения лимитирует пропускную способность:

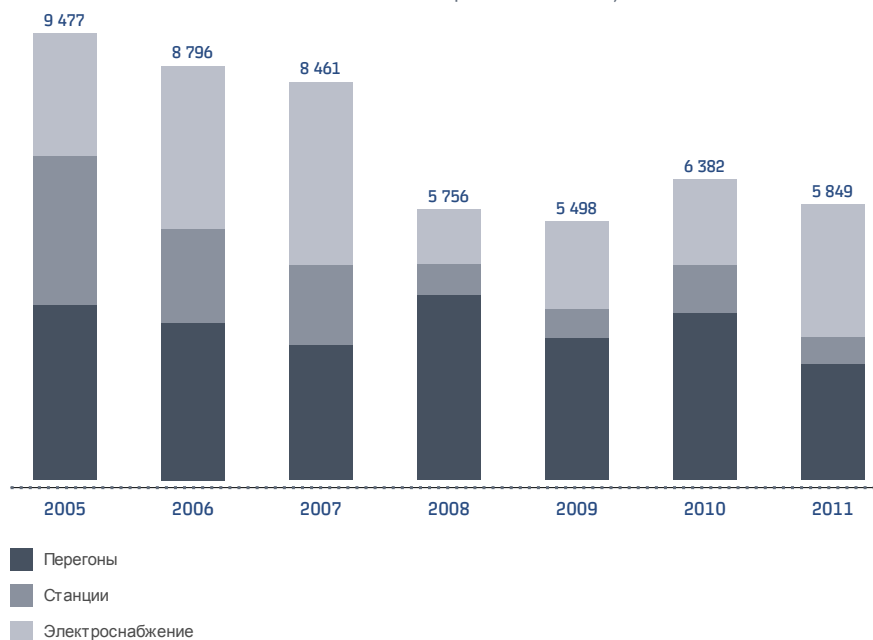
- ▶ 5 участков Забайкальской железной дороги;
- ▶ 2 Западно-Сибирской железной дороги;
- ▶ 4 Свердловской железной дороги;
- ▶ 1 Куйбышевской железной дороги;
- ▶ 1 Приволжской железной дороги;
- ▶ 1 Северо-Кавказской железной дороги;
- ▶ 4 Московской железной дороги;
- ▶ 3 Северной железной дороги.

**Технические станции** ограничивали пропускную способность на прилегающих участках общей протяженностью 1 058 км, что составляет 14 % от протяженности всех «узких мест». Превышение расчетных уровней заполнения пропускной и перерабатывающей способности отмечалось на:

- ▶ 3 станциях Северо-Кавказской железной дороги;
- ▶ 1 Юго-Восточной железной дороги;
- ▶ 1 Приволжской железной дороги;
- ▶ 2 Южно-Уральской железной дороги;
- ▶ 1 Красноярской железной дороги;
- ▶ 3 Восточно-Сибирской железной дороги;
- ▶ 1 Дальневосточной железной дороги.

Прогнозируемая протяженность «узких мест» на сети железных дорог ОАО «РЖД» по состоянию на 1 января 2013 года составляет свыше 8 100 км.

ПРОТЯЖЕННОСТЬ УЧАСТКОВ ПО ОГРАНИЧИВАЮЩИМ ЭЛЕМЕНТАМ, КМ



#### Проекты развития сети железных дорог

До 2020 года необходима реализация, в частности, следующих крупных инфраструктурных проектов:

- ▶ комплексная реконструкция участка Мга — Гатчина — Веймарн — Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива;
- ▶ усиление пропускной способности направления Волховстрой — Мурманск;
- ▶ развитие участка Коноша — Лабытнанги (при строительстве линии Надым — Салехард);
- ▶ комплексная реконструкция участка Трубная — В. Баскунчак — Аксарайская;
- ▶ комплексная реконструкция участка Им. М. Горького — Котельниково — Тихорецкая — Кореновск — Тимашевская — Крымская с обходом Краснодарского узла;
- ▶ развитие железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской магистрали с участком Транссибирской магистрали;
- ▶ развитие участка Тайшет — Междуреченск;
- ▶ комплексная реконструкция участка Карымская — Забайкальск;
- ▶ реконструкция участка Тобольск — Коротчаево.

Кроме того, предусматривается строительство дополнительных главных путей, электрификация участков, оборудование участков автоблокировкой, строительство обходов Краснодарского, Саратовского, Омского и Пермского железнодорожных узлов и строительство новых линий, в том числе Салехард — Надым, Кызыл — Курагино, Бийск — Горноалтайск, Шимановская — Гарь, Хани — Тарыннахское месторождение, Могзон — Озерное, Правая Лена — Якутск и других.