

Гусева Екатерина Александровна

студентка

ФГБОУ ВО «Уральский государственный

университет путей сообщения»

г. Екатеринбург, Свердловская область

ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ПУТЕВОГО КОМПЛЕКСА

Аннотация: в данной статье рассматривается проблема развития путевого комплекса. Тема инновационного развития путевого комплекса является одной из актуальных в наше время. Благодаря инновационным проектам, которые предложены к реализации, железнодорожный транспорт становится наиболее привлекательным для населения.

Ключевые слова: инновационное развитие, путевой комплекс, пассажирские перевозки, ремонт, земляное полотно.

Позитивная динамика социально-экономического развития России и приоритеты государственной политики благоприятно сказываются на развитии пассажирских перевозок.

В этих условиях ОАО «РЖД» делает особую ставку на развитие пассажирского комплекса по следующим направлениям:

1. Модернизация железнодорожной инфраструктуры для ликвидации «узких мест».
2. Организация скоростного и высокоскоростного движения на других направлениях.
3. Развитие и модернизация вокзальной инфраструктуры.
4. Обновление парка подвижного состава [1].

Тема инновационного развития путевого комплекса является одной из актуальных в наше время. Благодаря инновационным проектам, которые предложены к реализации, железнодорожный транспорт становится наиболее привлекательным для населения.

На создание инновации направлено введение в употребление нового или улучшенного продукта, товара, услуги или процесса.

Инновационная деятельность железнодорожного транспорта – это не только использование инноваций, но и научно-интеллектуального продукта, товара или услуги.

Предприятие можно рассматривать как динамическую систему, выходом которой является денежный поток, а необходимой капиталообразующей функцией – финансирование.

Для выполнения инновационного плана на 2016 год лимит инвестиционного бюджета Свердловской дирекции инфраструктуры составил 2 398,295 млн руб.

Путевое хозяйство за период 2016 года 697,5 млн руб., ожидаемое выполнение составляет – 100% от плана или 697,6 млн руб., в том числе по проекту «Реконструкция железнодорожного пути» ожидаемое выполнение составляет 666,4 млн руб., при плане – 666,4 млн руб. (100% – от плана периода и 82,5% от готового плана).

По состоянию на 1 января 2017 г. на дороге эксплуатируется 6577 искусственных сооружений общим протяжением 188,9 тыс. м.

На 1 января 2017 г. эксплуатационная длина земляного полотна на Свердловской железной дороге составляет 7 008,7 км.

Одной из инновационных программ по содержанию и ремонту земляного полотна является – создание участка механизации Дистанции инженерных сооружений – структурного подразделения Свердловской дирекции инфраструктуры – структурного подразделения Центральной дирекции инфраструктуры – филиала ОАО «РЖД», для улучшения состояния земляного полотна.

Основной задачей является выполнение работ по ремонту земляного полотна по титульному списку капитального ремонта Службы пути на современном организационном, техническом и технологическом уровне.

В соответствии с возложенными задачами комплексы по ремонту земляного полотна выполняют следующие функции:

- выполнение работ по капитальному ремонту земляного полотна;

- стабилизация ситуации состояния земляного полотна, увеличение пропускной способности и обеспечения безопасности движения поездов;
- выполнение мероприятий к пропуску паводковых и ливневых вод, ликвидация последствий паводка и других повреждений, которые создают угрозу целостности земляного полотна;
- ликвидация последствий чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера.
- подготовка фронтов работ по модернизации пути (создание резервов для работы ПМС).

Преимуществом работы мобильных комплексов по лечению земляного полотна является возможность производства работ без предоставления технологических «окон» для закрытия движения поездов и отсутствие потребности в локомотивах, в отличие от выполнения работ путевыми машинами на железнодорожном ходу. Мобильность техники, входящей в состав комплексов, позволяет производить работы на удаленном расстоянии от железнодорожной линии, в то время как машины МНК/МКТ работают непосредственно на пути. Комплексы подразумевают под собой машины, например, экскаваторы, которые могут работать не на путях, а зайти на территорию, прилегающую к ним, что недоступно для рельсовых машин.

Укрупнение участка механизации за счет введения дополнительно трех механизированных комплексов способно обеспечить улучшение состояния земляного полотна при безусловном обеспечении безопасности движения поездов и увеличение пропускной способности, а именно:



Рис. 1

Развитие существующих технологий, внедрение современных методов работы, равно как процесс мониторинга, планирования и выполнение видов ремонта является неотъемлемой частью при выработке стратегии развития компании. Не является исключением и компания Российские железные дороги.

Без качественного содержания, ремонта и реконструкции столь важных элементов как искусственные сооружения и земляное полотно невозможно качественное функционирование пассажирского сообщения и грузоперевозок.

Список литературы

1. Рачек С.В. Стратегические подходы к управлению транспортным бизнесом (на примере бизнес-блока «пассажирские перевозки») / С.В. Рачек.
2. Доклад «Итоги работы механизированных комплексов по ремонту земляного полотна в 2017 году».