



Вестник Росжелдора

Приложение к информационно-аналитической газете «Транспорт России»

С Новым годом!



Уважаемые коллеги!

От имени коллектива Федерального агентства железнодорожного транспорта и от себя лично поздравляю вас с Новым, 2017 годом и Светлым праздником Рождества Христова!

Новый год – самый светлый, наполненный добром и устремленный в будущее праздник. Каждый раз, провожая год уходящий, мы вспоминаем все наши достижения, свершения, победы и поражения, обретая новый бесценный жизненный опыт, который, несомненно, помогает нам преодолевать все жизненные пути в следующем году.

Пусть грядущий год принесет радость побед, откроет новые возможности, воплотит в жизнь намеченные планы на благо укрепления могущества Великой России!

Примите искренние пожелания здоровья, счастья, радости и душевного тепла вам, вашим родным и близким!

*И.о. руководителя
Федерального агентства
железнодорожного транспорта
В.Ю. Чепец*



Инвестиции в будущее

Федеральное агентство железнодорожного транспорта приняло активное участие в 10-й, юбилейной, «Транспортной неделе – 2016»

СОБЫТИЕ

В первый день форума, 30 ноября в присутствии министра транспорта РФ Максима Соколова глава Росжелдора Владимир Чепец и председатель РОСПРОФЖЕЛа Николай Никифоров подписали отраслевое соглашение по учреждениям образования, подведомственным агентству, на 2017–2019 годы. Документ служит основой при заключении коллективных договоров, трудовых договоров с работниками учреждений при разрешении индивидуальных и коллективных трудовых споров.

Также Владимир Чепец и заместитель начальника дороги по инвестиционной и социальной деятельности АО «Улан-Баторская

железная дорога» Лувсан Халтар подписали соглашение о взаимодействии при целевой подготовке квалифицированных кадров для магистрали.

На следующий день состоялся деловой завтрак у министра транспорта РФ Максима Соколова на тему «Реализация транспортных проектов в регионах России». В мероприятии приняли участие представители инвестиционных, строительных, транспортных, консалтинговых компаний, финансовых структур, главы ряда российских регионов. Во время завтрака обсуждались вопросы, касающиеся развития транспортной системы России до 2030 года, в том числе возможности реализации приоритетных инфраструктурных проектов в регионах России, механизмы и модели их финансирования, формирование

подходов к отбору проектов в долгосрочной перспективе.

В завершающий день «Транспортной недели», 3 декабря состоялся VI форум «Транспортное образование». Модераторами мероприятия выступили президент Ассоциации высших учебных заведений транспорта, ректор МИИТа Борис Лёвин, директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ «Высшая школа экономики» Михаил Блинкин. В обсуждении приняли участие ректоры и студенты транспортных вузов, представители финансовых и общественных организаций, иностранные гости. Основная тема форума: «Университет 3.0. Новая формула интеграции науки, технологий, образования и предпринимательства».

Окончание на 2-й стр.



Инвестиции в будущее

Окончание.
Начало на 1-й стр.

Во вступительном слове Максим Соколов подчеркнул, что развитие транспортного образования – это требование времени, назревшая необходимость обеспечения транспортного комплекса кадрами, способными реализовать задачи в рамках Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года. Для этого проведена значительная работа – в Правительство РФ внесен комплект документов о создании Российского университета транспорта на базе Московского государственного университета путей сообщения. По мнению Максима Соколова, появится уникальная возможность для развития новых форм подготовки по межатраспортным и общетранспортным направлениям и разработки программ в сфере транспортного строительства.

Одним из значимых событий в ходе «Транспортной недели-2016» стала отраслевая научно-практическая конференция «Инновации на железнодорожном транспорте», где модератором был заместитель руководителя Росжелдора Игорь Мицук.

Участники конференции рассмотрели наиболее перспективные инновационные проекты развития железнодорожного транспорта. Они лягут в основу будущих технологий и практических методов для решения экономических и управленческих задач в отрасли. На настоящем этапе стремительного развития транспорта особую актуальность приобретают своевременное создание и оптимальное использование передовых информационно-коммуникационных технологий и инновационных систем современной диагностики.

В ходе научно-практической конференции был обобщен инновационный опыт, предложенный в тематике докладов, состоялся обмен мнениями по широкому кругу вопросов, касающихся развития и функционирования транспортной сферы, выработки решений по развитию образовательных организаций транспорта.

Большой интерес вызвали доклады старшего вице-президента – главного инженера ОАО «Российские железные дороги» Валентина Галановича «Комплексная программа инновационного развития холдинга «РЖД» на период 2016–2020 гг.», заместителя директора института НИУ «Высшая школа экономики» Александра Соколова «Инновационное развитие экономики Российской Федерации, современные подходы», профессора кафедры МГУПС Дмитрия Евсеева «Новые инновационные технологии термической обработки литых деталей подвижного состава», представителей международного бизнеса.

Все участники конференции отметили актуальность поднятых вопросов и высказали пожелание, чтобы материалы конференции были изданы в печатном виде для широкого круга специалистов.

В период с 30 ноября по 2 декабря в выставочном зале Гостиного двора Росжелдор



представил стенд, который в интерактивном режиме в полной мере демонстрировал деятельность агентства и подведомственных ему учреждений. Его посетили министр транспорта РФ Максим Соколов и другие официальные гости.

На стенде Росжелдора работали специалисты подведомственных агентств, учреждений и предприятий, которые консультировали посетителей по всем вопросам, а также был представлен фильм о деятельности агентства и подведомственных организаций. Также в виде макета была представлена экспозиция ФГУП «Крымская железная дорога» с программой развития и описанием основных показателей работы, которые планируется достичь к 2020 году.

С 1 по 2 декабря на отдельной зоне стенда Росжелдора с видеостеной и возможностью презентаций были проведены восемь мероприятий, в том числе «круглые столы» «Сборно-разборный мост ТАИПАН», «Разработка

устройства диагностики изоляторов высоковольтной сети с применением RFID-технологий», «Отработка модели взаимодействия высших учебных заведений, общественных институтов и православных организаций в духовно-нравственном воспитании будущих специалистов транспортной отрасли», «Энергоэффективный тяговый преобразователь для электроподвижного состава железных дорог», «Разработка единого технологического процесса работы железнодорожных станций с нефтеналивом в условиях разногласий бизнес-партнеров», «Разработка методов и средств повышения эффективности применения рекуперативного торможения».

Для участия в «круглых столах» были приглашены представители МЧС России, Министерства обороны РФ, ОАО «РЖД» и другие. Организаторы выставки высоко оценили вклад агентства в ее успешное проведение и наградили Росжелдор дипломом «За лучшее пространство делового общения».

В завершающий день «Транспортной недели – 2016» в спорткомплексе ЦСКА состоялся «Фестиваль спорта» для работников транспортной отрасли с прохождением тестовой сдачи норм «Готов к труду и обороне». Участие в соревнованиях приняли порядка 240 человек в составе 15 команд: Минтранс России, Росжелдора, Росморречфлота, Росавтодора, Ространснадзора, ОАО «РЖД», ГТЛК, Госкомпании «Автодор» и др. Сборную команду Росжелдора возглавил заместитель руководителя агентства Игорь Мицук.

В приветственном слове к участникам фестиваля министр транспорта РФ Максим Соколов подчеркнул, что возрождение системы ГТО в современном формате является важной составляющей политики Президента и Правительства России. Заниматься физкультурой и спортом престижно, здоровый образ жизни становится нормой для жителей страны.

Сотрудники Росжелдора успешно прошли тестовые испытания по нормам ГТО во всех возрастных категориях, а в общекомандном зачете команда Росжелдора заняла 7-е место.

По итогам соревнований за активное участие в фестивале команда агентства отмечена памятным дипломом, всем прошедшим тестовые испытания вручены соответствующие сертификаты.

Отдельная тема – молодежные мероприятия «Транспортной недели – 2016».

Студенты вузов, подведомственных Росжелдору, приняли участие в VIII Общероссийской спартакиаде студентов транспортных вузов. Соревнования проводились в течение трех дней – с 26 по 28 ноября. Участники боролись за победу в 6 видах спорта: шахматы, плавание, настольный теннис, мини-футбол, волейбол и баскетбол. В этом году в соревнованиях приняло участие рекордное количество студентов – 801 спортсмен из 19 транспортных вузов. В итоге наибольшее количество наград завоевали студенты УрГУПС, ставшие победителями спартакиады в общем зачете.

28 ноября в Центральном доме культуры железнодорожника состоялся восьмой гала-концерт финалистов Всероссийского фестиваля творчества студентов транспортных вузов «ТранспАрт-2016». В нем приняли участие лучшие студенческие коллективы из транспортных вузов России. Команды представили свои творческие работы в номинациях: сценическое искусство, изобразительное искусство, фотоискусство, литературное творчество, лучшая видеовизитка.

Победителем «ТранспАрта-2016» стала команда Московского государственного университета путей сообщения Императора Николая II.





Система – единая

Московский транспортный узел требует комплексного развития

ПРИОРИТЕТЫ

Еще несколько лет назад транспортная система Московского региона оставалась желать лучшего. Она характеризовалась низкой плотностью сети скоростного внеуличного транспорта, в первую очередь метрополитена, явно недостаточной ролью железной дороги в обеспечении пассажирских перевозок на территории города Москвы (ее удельный вес в объеме пассажирских перевозок составлял менее 10%), отсутствием перехватывающих стоянок и транспортно-пересадочных узлов, оборудованных для быстрого и комфортного обслуживания пассажиров. Добавим к этому нехватку развязок в разных уровнях на пересечениях улично-дорожной сети с железными дорогами, дефицит и изношенность подвижного состава и материально-технической базы, низкий коэффициент использования парка подвижного состава.

Словом, несоответствие транспортного комплекса потребностям социально-экономического развития региона носило многоплановый характер и не могло быть преодолено за счет отдельных видов транспорта без увязки с развитием и функционированием других видов транспорта, объединенных в единую транспортную систему Москвы и Московской области.

На совещании под председательством президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина и мэра Москвы Сергея Собянина, состоявшемся 10 сентября 2012 года, было принято решение: ОАО «РЖД» совместно с Москвой и Московской областью сформировать программу первоочередных проектов развития Московского железнодорожного узла на 2012–2020 гг. Финансирование программы осуществлять за счет средств федерального бюджета, ОАО «РЖД» и правительства Москвы.

В программе выделена подпрограмма «Железнодорожный транспорт», нацеленная на усиление роли железной дороги в обеспечении городских пассажирских и грузовых перевозок, развитие сети железных дорог Московского региона, приведение технической инфраструктуры железнодорожного транспорта к нормативному уровню.

Одна из задач подпрограммы – развитие железнодорожной инфраструктуры для пригородного и городского пассажирского сообщения на территории региона. В частности, предусмотрено строительство дополнительных главных путей на радиальных направлениях МЖД: Ярославском, Горьковском, Курском, Казанском, Савеловском, Павелецком, Киевском, а также на Октябрьской железной дороге.

Подпрограмма включает в себя реконструкцию и развитие Малого кольца Московской железной дороги, дополнительные мероприятия для улучшения условий городских и пригородных перевозок в МТУ.

Развитие инфраструктуры дальнего железнодорожного сообщения в соответствии с подпрограммой предусматривает реконструкцию существующих вокзальных комплексов, создание новых пассажирских технических станций, строительство ВСМ и дополнительных главных путей.

Федеральное агентство железнодорожного транспорта является главным распорядителем бюджетных средств, выделенных на реализацию перечисленных задач. Общий объем затрат по подпрограмме на 2012–2020 гг. составляет 246,9 млрд руб. В подпрограмме также указана потребность дополнительного предоставления бюджетных средств в период 2015–2020 гг. в размере 278,1 млрд руб. (с учетом мероприятий развития железнодорожной инфраструктуры МАУ).

В этих условиях основными задачами Росжелдора являются: перечисление средств федерального бюджета в уставный капитал путем заключения договора; включение в бюджетную заявку в соответствии с детальным планом мероприятий программы необходимых бюджетных средств на очередной финансовый год и плановый период; контроль за целевым использованием бюджетных средств путем ежеквартального объезда объектов железнодорожной инфраструктуры с оформлением протокола.

С целью координации действий федеральных органов исполнительной власти, органов власти Москвы и Московской области, предприятий транспортного комплекса была создана АНО «Дирекция Московского транспортного узла».

Представители Росжелдора принимают участие в рабочих группах АНО «ДМТУ» по транспортно-логистическим центрам, по



развитию Московского авиационного узла, по подготовке к проведению Чемпионата мира по футболу в России в 2018 году. Рассматриваются также вопросы по строительству высокоскоростных магистралей и рельсовому транспорту.

Кроме этого, представители Росжелдора принимают участие в Межведомственной комиссии Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы по согласованию открытия или закрытия железнодорожных переездов в столице, а также в Межведомственной комиссии по оптимизации грузовой работы в Московском железнодорожном узле министерства транспорта Московской области.

На сегодняшний день реализован проект «Организация дополнительной остановки электропоездов «Спутник» на платформе Отдых Казанского направления для обеспечения транспортной доступности Национального Центра Авиастроения (НЦА)». В ближайшее время планируется окончание строительных работ на участке Мытищи – Пушкино.

Продолжаются строительные-монтажные работы по проекту программы: II главный путь Домодедово (Авиационная) – аэропорт Павелецкого направления для обеспечения транспортной доступности аэропорта Домодедово, а также на Ярославском, Горьковском и Смоленском направлениях Московского железнодорожного узла.



Основные строительные-монтажные работы по реконструкции станций Домодедово и Авиационная, реконструкции перегона ст. Авиационная – ст. Космос выполнены в полном объеме. В настоящее время ведутся работы по реконструкции участка ст. Космос – о.п. Аэропорт, в том числе по укладке стрелочных переводов и укладке пути, устройству земляного полотна, производятся пусконаладочные работы.

На головном участке Ярославского направления выполнялись подготовительные работы по реконструкции участка ст. Москва-Пассажирская-Ярославская, Лосиноостровская, включая переустройство инженерных и городских коммуникаций, СЦБ и сетей связи, обустройство временных дорог и строительных городков.

На Горьковском направлении велись работы по IV главному пути Москва-Пассажирская-Курская – Железнодорожная и путепроводной развязке Реутово – Балашиха. Начаты проектно-исследовательские работы по проекту строительства II главного пути Реутово – Балашиха. Развернуты работы на участках Кусково – Реутово – Железнодорожная и по сооружению путепроводной развязки Реутово – Балашиха.

На Смоленском направлении по проекту «Организация ускоренного движения электропоездов на участке Москва – Одинцово» развернуты работы по реконструкции станций Москва-Товарная-Смоленская, Одинцово.

Реконструируются платформы на Белорусском вокзале, строятся пешеходные тоннели на участке Рабочий Поселок – Одинцово под проектируемыми III и IV главными путями.

По проекту «Организация ускоренного движения электропоездов на участке Москва – Усово» на участке Кунцево-2 – Усово выполнена в полном объеме модернизация верхнего строения пути, контактной сети – 17 км, строительство поста ЭЦ. Закончена реконструкция 5 платформ, строительство композитной платформы на станции Усово, модернизация 5 железнодорожных переездов, реконструкция 5 водопропускных труб. Ведутся работы по монтажу шумозащитного экрана и благоустройству территории (о. п. Ильинское), строительству путепровода над Шмитовским проездом и железнодорожного моста через Москву-реку. Развернуты работы на участке Тестовская – Фили.

В 2016 году сдана в эксплуатацию первая очередь МЦК. Реконструкция МЦК является значимым проектом для Московского региона. Его протяженность составляет 54 км, оно связывает воедино 10 радиальных направлений. Проект реконструкции МЦК направлен на создание современной городской пассажирской транспортной системы, разгрузку метрополитена и наземного транспорта, формирование нового пересадочного контура, улучшение транспортной доступности в районах мегаполиса и создает условия для обслуживания потребности 250 млн пассажиров в год.

Уникальность проекта в том, что он осуществлялся в условиях плотной городской застройки, большого количества инженерных коммуникаций и объектов имущества различных собственников, а также в тесном взаимодействии и с учетом градостроительного и транспортного комплексов Москвы, операторов подвижного состава, логистических компаний, метрополитена, частных инвесторов.

Для запуска пассажирского движения по I и II главным путям проведена полная их реконструкция с электрификацией. Построен III главный путь, на который перенесено грузовое движение для сохранения технологии работы Московского железнодорожного узла и обслуживания потребностей предприятий города.

На сегодняшний день в рамках транспортного обслуживания МЦК ведется эксплуатация 33 пассажирских составов в пятивагонном исполнении с расчетным графиком движения 134 пары поездов в рабочие дни и 120 пар поездов в выходные дни со временем хода электропоездов по Малому кольцу 1 час 24 минуты.

Ключевой фактор роста

Механизм ГЧП способствует развитию железнодорожной отрасли

ИНВЕСТИЦИИ

К особенностям развития железнодорожной инфраструктуры в 2004–2016 годах необходимо отнести активное применение механизма государственно-частного партнерства в рамках реализации подпрограммы «Магистральный железнодорожный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)». Государственная поддержка велась также за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации.

В настоящее время частным инвесторам доступно использование таких механизмов, как финансирование проекта за счет возрастающих бюджетных поступлений (механизм TIF), контракт жизненного цикла, концессия. Словом, созданы все правовые условия для стимулирования участия крупных частных инвесторов в строительстве новых железнодорожных линий и соответствующей инфраструктуры.

Список проектов, к реализации которых Федеральное агентство железнодорожного транспорта имеет непосредственное отношение, весьма обширен. Среди наиболее значимых можно назвать:

– Реконструкция участка Оунэ – Высокогорная со строительством нового Кузнецовского тоннеля на участке Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань;

– Внеплощадочные железнодорожные пути Комплекса нефтеперерабатывающих и нефтехимических заводов в г. Нижнекамске;

– «Промышленный комплекс г. Новомосковск Тульской области, включающий строительство моста через р. Любовка на 10 км участка Маклец – Бобрик–Донской Московской железной дороги и строительство новой станции Промгипсовая, железнодорожной ветки Урванка – Промгипсовая Московской железной дороги»;

– «Совмещенная (автомобильная и железная) дорога Адлер – горноклиматический курорт «Альпика–Сервис» со строительством сплошного второго пути на участке Сочи – Адлер – Веселое»;

– «Организация скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт–Петербург – Бусловская Октябрьской железной дороги со строительством новой линии Лосево – Каменногорск с целью переноса грузового движения к портам Финского залива на направлении Ручьи – Петяярви – Каменногорск – Выборг».

Что касается конкретных инвестиционных проектов, то, например, реконструкция участка Оунэ – Высокогорная со строительством нового Кузнецовского тоннеля на участке Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань ведет-

ся при государственной поддержке за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации.

Общая стоимость проекта – 59 876,45 млн руб., в том числе:

– 17 556,44 млн руб. – средства Инвестиционного фонда;

– 42 320,01 млн руб. – средства частного инвестора (ОАО «РЖД»).

В рамках выполнения госконтракта завершено строительство 7,75 км участка железнодорожного подхода со стороны Западного портала, включая оснащение верхнего строения пути и искусственных сооружений. Реализован проект строительства нового Кузнецовского тоннеля длиной 3863 м, при этом удалось внедрить сквозные технологии вождения поездов весом до 5600 тонн на всем направлении Комсомольск – Высокогорная – Советская Гавань.

С момента открытия нового Кузнецовского тоннеля и реконструированного участка железной дороги Оунэ – Высокогорная оба объекта уже в 2013 году обеспечили увеличение провозной способности к портам Ванино и Советская Гавань до 24 млн тонн. По оптимистичным прогнозам к 2030 году ежегодный объем транспортируемых через портовую особую экономическую зону грузов может достигнуть 35,8 млн тонн.

Ввод Кузнецовского тоннеля расширил пропускные возможности к портам Ванино и Советская Гавань. Это обеспечивает полную загрузку уже действующих мощностей по переработке и перевалке грузов ОАО «Ваннинский морской торговый порт», ЗАО «Трансбункер» и угольного терминала компании «СУЭК».

Реализация проекта «Внеплощадочные железнодорожные пути Комплекса нефтеперерабатывающих и нефтехимических заводов в г. Нижнекамске» проходила в рамках комплексного инвестиционного проекта. Протяженность путей составляет 39,6 км, объемы отгрузки – 4,54 млн тонн продукции в год. В состав внешней железнодорожной инфраструктуры также входят станции Предкомбинатская и Тунгуча.

Станция Предкомбинатская, построенная в рамках государственно-частного партнерства, открыта в 2012 году. Объект является важным звеном в системе внеплощадочных железнодорожных путей и предназначен для приема и отправки цистерн и составов с продукцией нескольких заводов. В составе технических средств: 11 приемоотправочных путей, два железнодорожных переезда, эстакада осмотра вагонов, административно-бытовые сооружения, коммуникации и компрессорная. Заводы комплекса способны

производить 18 видов продуктов переработки нефти — от моторного топлива европейского качества до компонентов сырья для производства широкой гаммы востребованной нефтехимической продукции. Уникальность комплекса заключается в глубокой переработке тяжелой, высокосернистой нефти (до 96,9% от общего объема производства).

Ввод в эксплуатацию объектов позволил удвоить объем переработки нефти с 7 до 14 млн тонн в год.

Проект строительства новых производств, а также транспортной и инженерной инфраструктуры Новомосковского района Тульской области предполагает строительство моста через реку Любовка на 10-м км участка Маклец – Бобрик–Донской и новой станции Новая Промгипсовая с соединительной железнодорожной веткой Урванка – Промгипсовая Московской железной дороги, входящих в состав проекта «Промышленный комплекс г. Новомосковск Тульской области». В проекте принимают участие крупные российские предприятия, в том числе с иностранными инвестициями. Его цель – создание с использованием принципов государственно-частного партнерства условий для развития крупного промышленного района на основе строительства новых и модернизации действующих производств и реализации мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры.

Создание перспективных промышленных зон в муниципальных образованиях региона является стратегическим направлением дальнейшего социально-экономического развития всей Тульской области. Оптимизация потоков грузоперевозок способствует существенному росту валового регионального продукта, налоговых поступлений в бюджет области и Новомосковского муниципального образования, увеличению денежных доходов населения.

В результате строительства станции Новая Промгипсовая грузопоток на МЖД возрос на 100 вагонов в сутки, а в год в Новомосковском районе по железной дороге можно транспортировать до 1,8 млн тонн грузов.

К уникальным проектам можно отнести строительство совмещенной (автомобильной и железной) дороги Адлер – горноклиматический курорт «Альпика–Сервис» с возведением сплошного второго пути на участке Сочи – Адлер – Веселое.

Целью главного транспортного проекта олимпийской программы была доставка зрителей и участников соревнований по железной и автомобильной дороге на горные стадионы Красной Поляны и к ледовым дворцам.

В ходе изысканий было найдено оптимальное положение трассы на левом берегу пой-

мы реки Мзымта с расчетным продольным уклоном 40 промилле, по кратчайшему расстоянию между Олимпийским парком в Имеретинской низменности и горными стадионами Красной Поляны. Принятые проектные решения по прохождению трассы позволили значительно сократить длину совмещенной дороги, обеспечить доставку пассажиров из Адлера и из Олимпийского парка на Красную Поляну железнодорожным транспортом за 30 минут.

В июле нынешнего года выдано разрешение на ввод объекта в эксплуатацию при реализации проекта «Строительство железнодорожной линии станция Чувьбас – Инаглинский угольный комплекс железных дорог Якутии (Республика Саха (Якутия), Нерюнгринский район)». Стоимость строительства составила 2,3 млрд руб., и в настоящее время выполняется работа по государственной регистрации объекта и внесению его в реестр федерального имущества.

В ходе выполнения проекта построено 5,7 км новых железнодорожных линий. Объем грузоперевозок по действующей железнодорожной линии Беркамит – Томмот увеличился более чем в 2 раза. Кроме того, созданы новые производства по добыче и обогащению угля с мощностью 10,5 млн тонн в год после выхода на проектную мощность Инаглинского угольного комплекса. Наконец, созданы более тысячи дополнительных рабочих мест, и, значит, повышен уровень занятости населения района, увеличен объем поступлений в бюджет за счет налоговых выплат.

Проект «Организация скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт–Петербург – Бусловская Октябрьской железной дороги со строительством новой линии Лосево – Каменногорск с целью переноса грузового движения к портам Финского залива на направлении Ручьи – Петяярви – Каменногорск – Выборг» реализуется в два этапа.

На первом этапе предусмотрена организация движения пассажирских поездов на участке Санкт–Петербург – Бусловская со скоростью до 200 км/ч и сокращением времени хода до 1 часа 30 минут по территории России.

На втором этапе планируется перенос грузового движения с линии Санкт–Петербург – Бусловская на направление Ручьи – Петяярви – Каменногорск – Выборг со строительством новой железнодорожной линии Лосево – Каменногорск протяженностью 64 км.

В результате реализации проекта пропускная способность участка увеличится до 100 пар поездов, возрастет грузопоток в порты Приморск и Высоцк, улучшится экологическая обстановка и ускорится движение пассажирских поездов.



СОЦИАЛЬНАЯ СФЕРА

В рамках мероприятий «Транспортной недели – 2016» с участием министра транспорта Российской Федерации Максима Соколова в торжественной обстановке было подписано новое Отраслевое соглашение по учреждениям образования, подведомственным Федеральному агентству железнодорожного транспорта, на 2017–2019 годы.

Подписи под документом поставили председатель РОСПРОФЖЕЛа Николай Никифоров, а также и. о. руководителя Федерального агентства железнодорожного транспорта Владимир Чепец.

Соглашение будет распространяться на 9 университетских комплексов с общей численностью работников около 24 тыс. человек, имеющих 69 филиалов, включая 57 подразделений среднего профессионального образования.

В новое соглашение полностью вошли все действующие нормы соглашения на 2014–2016 годы. Оно значительно расширено, стало конкретнее, чем действующее в настоящее время.

Соглашение дополнено новыми разделами «Содействие занятости, повышение квалификации и закрепление профессиональных кадров» и «Молодежная политика». В нем уточнены, дополнены или конкретизированы нормы содержания трудового договора, порядка его заключения, изменения и расторжения, в том числе по оформлению трудовых отношений с работником при введении «эффективного контракта».

Закреплен верхний предел учебной нагрузки, определяемый по должностям профессорско-преподавательского состава учреждения высшего образования, который может устанавливаться в объеме, не превышающем 900 часов в учебном году на ставку заработной платы.

Установлено, что постоянная (гарантированная) часть заработной платы не должна быть ниже 60%. При этом размеры выплат стимулирующего характера, в том числе размеры премий, должны определяться на основе формализованных критериев определения результатов работы, измеряемых качественными и количественными показателями, для всех категорий работников.

Работодатель будет обязан обеспечивать размер оклада учебно-вспомогательного и младшего обслуживающего персонала, работников библиотек не менее установленного Правительством Российской Федерации минимального размера оплаты труда без включения в него надбавок из внебюджетных доходов.

Росжелдором совместно с администрациями учебных заведений при содействии

В интересах каждого

Подписано новое Отраслевое соглашение по учреждениям образования, подведомственным Росжелдору, на 2017–2019 годы



первичных профсоюзных организаций РОСПРОФЖЕЛа будет проводиться постоянный мониторинг систем оплаты труда в учреждениях, включая размеры заработной платы работников, соотношение постоянной (тарифной) и переменной частей в структуре заработной платы, соотношение в оплате труда руководителей, специалистов и других работников.

Соглашением также определено, что при предоставлении ежегодного отпуска педагогическим работникам за первый год работы в каникулярный период, в том числе до истечения

шести месяцев работы, его продолжительность должна будет соответствовать установленной для этих должностей продолжительности и оплачиваться в полном размере.

Учреждениям образования дано право закреплять в коллективных договорах для научных работников, имеющих ученую степень и занимающих штатные должности, по которым тарифно-квалификационными требованиями предусмотрены ученые степени, ежегодный оплачиваемый отпуск: докторам наук – 48 календарных дней, кандидатам наук – 36 календарных дней. С целью поддержки молодых

преподавательских кадров (ассистентов, преподавателей и старших преподавателей, не имеющих ученой степени) учреждениям образования дано право предусматривать в положениях об оплате труда механизмы стимулирования их труда, особенно в течение первых трех лет преподавательской работы.

Соглашением рекомендуется предусматривать в коллективных договорах учреждений образования конкретные размеры средств, полученных от приносящей доход деятельности, выделяемых на развитие социальной сферы и строительство жилья.

Главный итог – стабильность

Коллектив Улан-Баторской железной дороги успешно завершает год

СОТРУДНИЧЕСТВО

В 2016 году акционерное общество «Улан-Баторская железная дорога» (с равными долями вноса участников с российской и монгольской сторон в уставной капитал компании) сохранило стабильность в инфраструктурном обеспечении социально-экономического развития Монголии.

На железную дорогу приходится 53,4% совокупного грузооборота транспорта страны. В компании за последние годы были трудоустроены более 16,5 тыс. человек. Эти показатели важны для понимания роли УБЖД в жизни Монголии.

В течение трех последних лет мировая экономическая активность, как известно, снижалась, но в 2016 году наблюдается небольшой восстановительный рост. Похожая ситуация складывалась и в Монголии. Впервые за последние 5 лет железнодорожный транспорт занял лидирующее положение на рынке грузовых перевозок страны. Сегодня уже можно констатировать, что УБЖД уверенно занимает позицию основного перевозчика в грузовой транспортной отрасли.

В условиях непростой экономической ситуации объем погрузки за 10 месяцев к соответствующему периоду прошлого года увеличен на 3,1% и составил 12,3 млн тонн. Дорога смогла перевезти грузов в объеме 16,2 млн тонн (+3,6%). На 1,1 млн тонн больше было отправлено грузов на экспорт (в основном железная руда в Китай), на 0,3 млн тонн увеличен объем пропуска транзитных грузов. Рост грузооборота за 10 месяцев 2016 года составил 8,7%.

В 2016 году дорога индексировала тарифы на грузовые и пассажирские перевозки в международном сообщении. Принимаемые решения по индексации направлены на повышение доходности деятельности акционерного общества.

Совместная регулярная и продолжительная работа с Правительственным агентством по справедливой конкуренции позволила проиндексировать тарифы на перевозку 11 групп грузов, включая и индексацию соци-



ально значимого вида груза – угля (при перевозках в местном сообщении). Индексация к действующим тарифам была применена с 11 июля 2016 года в размерах от 5% до 30%. Сумма дополнительных доходов составила 6,8 млрд туг.

Обществу оказана поддержка в принятии государственного решения, направленного на повышение финансовой стабильности железнодорожного транспорта. Постановлением правительства Монголии предусмотрена отмена с 1 января 2017 года акцизного сбора на взимое дизельное топливо для нужд дороги.

В 2016 году в условиях макроэкономической нестабильности АО «УБЖД» сохранило статус социально ответственного работодателя. Обязательства компании по Коллективному договору на 2016–2017 гг. за отчетный период выполнены. В частности, заработная плата работников была проиндексирована в сентябре на 10%.

Среднемесячная заработная плата работников АО «УБЖД» в 2016 году составила 1,1 млн туг. (эквивалент – 27,5 тыс. руб.), в сфере перевозок – 1,2 млн туг. (30 тыс. руб.).

Сравнение среднемесячной заработной платы в АО «УБЖД» с другими крупными ком-

паниями Монголии позволяет сделать вывод о ее конкурентоспособности на монгольском рынке труда. Ранее уровень среднемесячной заработной платы соответствовал бюджетным организациям.

Важное место в итогах текущего года занимают и результаты международного сотрудничества в области железнодорожного транспорта. Дорога принимала активное участие в рамках Евразийского экономического союза, велась работа на площадке Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества. Сотрудничество в этих направлениях будет развиваться и далее, что позволит решать системные вопросы на всем пространстве железных дорог стандарта колеи 1520.

В рамках дальнейшего развития межсторонних отношений на «Транспортной неделе» подписано соглашение о взаимодействии в области целевой подготовки квалифицированных кадров в образовательных организациях, находящихся в ведении Росжелдора, из числа молодежи, направленной на обучение АО «УБЖД».

Одна из последних позитивных новостей: Улан-Баторская железная дорога заинтересовались локомотивами Брянского машиностроительного завода. БМЗ предлагает покупателям новый грузовой магистральный тепловоз ТЭМ25КМ.

Брянский машиностроительный завод (АО «УК «БМЗ», входит в состав ЗАО «Трансмашхолдинг») посетили представители Железных дорог Монголии. Надо сказать, что с Улан-Баторской железной дорогой БМЗ связывают давние тесные связи. Этому сотрудничеству способствует единая с российскими железными дорогами техническая база, в том числе ширина колеи 1520 мм.

На протяжении многих лет Брянский машиностроительный завод поставил на УБЖД маневровые тепловозы ТЭМ18ДМ, которые хорошо себя зарекомендовали в разных климатических условиях. Последний контракт на поставку четырех тепловозов был подписан в апреле 2014 года. В этот раз мотивацией визита стала заинтересованность в новых локомотивах, которые выпускаются на БМЗ.

Опираясь на мировые стандарты

Коллектив ФБУ «Регистр сертификации на федеральном железнодорожном транспорте» расширяет объем работ

НА СТРАЖЕ КАЧЕСТВА

В целостной системе обеспечения эффективной и безопасной работы железнодорожного транспорта важную роль играет ФБУ «Регистр сертификации на федеральном железнодорожном транспорте» (ФБУ «РС ФЖТ»). Регистр отвечает за удостоверение соответствия техническим регламентам, стандартам, сводам правил и условиям договоров продукции, процессов проектирования, производства, строительства объектов, реализации работ и услуг. Среди основных направлений деятельности ФБУ также повышение конкурентоспособности продукции, работ, услуг на российском и международном рынках, создание условий для обеспечения свободного перемещения товаров по территории Российской Федерации, а также для осуществления международного экономического, научно-технического сотрудничества и международной торговли.

Федеральное бюджетное учреждение «Регистр сертификации на федеральном железнодорожном транспорте», являясь подведомственным учреждением Росжелдора, проводит работы по:

- обязательному подтверждению соответствия продукции требованиям технических регламентов Таможенного союза в области железнодорожного транспорта (ТР ТС) (в качестве органа по сертификации);
- подтверждению соответствия продукции в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 1 декабря 2009 г. № 982 (в качестве органа по сертификации);
- добровольному подтверждению соответствия (в качестве органа по сертификации);

– проведению сертификационных испытаний железнодорожной продукции (в качестве испытательного центра);

– обследованию производства на предмет присвоения (расширения области действия) условных номеров клеймения железнодорожного подвижного состава и его составных частей (в соответствии с поручением Росжелдора);

– проведению аттестации производственных участков предприятий, осуществляющих ремонт составных частей железнодорожного подвижного состава (в соответствии с поручением Росжелдора);

– распространению документов, устанавливающих требования к ремонту подвижного состава и его составных частей, утвержденных Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества (в соответствии с поручением Росжелдора).

ФБУ «РС ФЖТ» принимает участие в рабочих группах по актуализации перечней стандартов к ТР ТС, разработке проектов изменений в ТР ТС, выработке единых подходов (требований) к подготовке, переподготовке персонала в области технического регулирования.

Работники ФБУ «РС ФЖТ» – активные участники семинаров и конференций по вопросам технического регулирования в Евразийском экономическом союзе и Российской Федерации.

В 2016 году органом по сертификации на железнодорожном транспорте ФБУ «РС ФЖТ» выданы более 800 сертификатов соответствия, зарегистрированы более 400 деклараций о соответствии.

Уходящий год можно назвать одним из наиболее продуктивных. В частности, завершены работы по сертификации пассажирских вагонов локомотивной тяги с системой наклона кузова производства компании «Патентес Тальго С.А.» (Испания) для направления Москва – Берлин, электропоездов постоянного тока ЭП2Д производства ОАО «Демидовский машиностроительный завод», электропоездов ЭГ2Тв «Иволга» производства ОАО «Тверской вагоностроительный завод».

Сертификаты заслужили также пассажирские вагоны локомотивной тяги сочлененного типа с широким кузовом, системой наклона кузова и с пневматической подвеской проекта F065 по заявке компании ТОО «ТУЛПАР-ТАЛЫГО» (Казахстан), электропоезда с



асинхронным тяговым приводом типа ЭГЭ серии ЭС2Г исполнения «Премиум» и «Стандарт» (производство ООО «Уральские локомотивы»).

В скором времени завершатся работы по сертификации электропоездов «Аэроэкспресс» производства Stadler Bussnang AG (Швейцария) по заявке ОАО «Штадлер Минск», газотурбовозов магистральных грузовых ГТГ производства ОАО «Людиевский тепловозостроительный завод».

Испытательным центром (ИЦ) ФБУ «РС ФЖТ» (аттестат аккредитации № RA.RU.21ЖД38) в 2016 году проведено более 50 испытаний. «География» аккредитации ИЦ охватывает 16 центров, расположенных в России, Германии, Франции, Латвии, Чехии.

ИЦ ФБУ «РС ФЖТ» плодотворно сотрудничает с испытательными подразделениями таких известных производителей железнодорожной продукции, как Siemens Aktiengesellschaft, Knorr-Bremse Systeme für Schienenfahrzeuge, Bonatrans Group, Faiveley Transport, Bombardier, АО «Рижский электромашиностроительный завод», а также с Балтийским испытательным центром. При проведении сертификационных испытаний центр

взаимодействует с АО «Тихвинский вагоностроительный завод», АО «Алтайвагон», ООО «ПК «Новочеркасский электровазостроительный завод», ООО «Уральские локомотивы».

Область аккредитации ИЦ ФБУ «РС ФЖТ» охватывает значительную часть номенклатуры железнодорожной продукции, подлежащей обязательному подтверждению соответствия требованиям ТР ТС. Ведется работа по расширению области аккредитации, а также по увеличению мест постоянной деятельности ИЦ ФБУ «РС ФЖТ». Это обусловлено тем, что в последнее время значительно увеличилось количество испытательных подразделений крупных российских и иностранных предприятий транспортной машиностроения, сотрудничающих с РС ФЖТ.

В 2016 году регистром проведено более 100 работ по обследованию производства на предмет присвоения (расширения области действия) условных номеров клеймения железнодорожного подвижного состава и его составных частей, около 200 работ по аттестации производственных участков.

При непосредственном участии ФБУ в составе рабочей группы по разработке проектов изменений в ТР ТС подготовлены, со-

гласованы с коллегами из стран – участниц Евразийского экономического союза и направлены в Евразийскую экономическую комиссию для проведения публичного обсуждения первые редакции проектов изменений в ТР ТС. Они касаются уточнения областей применения, отдельных положений технических регламентов с учетом накопленного опыта их применения и вновь принятого союзного законодательства (в частности, Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г.). Поправки также обеспечивают единообразное понимание и выполнение требований технических регламентов при проектировании, изготовлении, контроле и размещении продукции на единой таможенной территории ЕАЭС.

Проекты изменений уточняют требования к объектам технического регулирования, процедуру подтверждения соответствия продукции требованиям ТР ТС, наименования объектов технического регулирования, перечни отдельных положений, применяемых при обязательном подтверждении соответствия железнодорожной продукции.

С участием ФБУ «РС ФЖТ» в рабочей группе по актуализации перечней стандартов к ТР ТС в 2016 году внесены изменения в перечни стандартов к техническому регламенту Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава». Они касаются стандартов, устанавливающих требования и методы испытаний магистральных грузовых газотурбовозов, а также маневровых локомотивов, работающих на сжиженном природном газе.

В настоящее время подготовлены и направлены на рассмотрение Коллегии Евразийской экономической комиссии проекты внесения изменений в перечни стандартов к техническому регламенту Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава», устанавливающих требования и методы испытаний к составным частям грузовых вагонов. Это, безусловно, будет способствовать дальнейшему повышению уровня безопасности грузовых железнодорожных перевозок.

ФБУ «РС ФЖТ» выполняет также информационную функцию – доведение до потребителей и других субъектов всех необходимых сведений о сертифицированной продукции, что является одним из важнейших средств, направленных на предотвращение и пресечение оборота контрафактной продукции.





На первом месте – безопасность

Из этого исходит Росжелдор, выстраивая работу железнодорожной отрасли

АНТИТЕРРОР

Жизнь убедительно доказывает, что для терроризма железнодорожный транспорт, и особенно метрополитен – одна из приоритетных целей для атаки. И в качестве надежного щита от террористической угрозы наряду с другими специальными структурами призвано выступать Федеральное агентство железнодорожного транспорта как компетентный орган в области обеспечения безопасности в сфере железнодорожного транспорта и на метрополитене.

Функции Росжелдора в этой сфере обширны. Они включают в себя прежде всего аккредитацию специализированных организаций в области обеспечения транспортной безопасности – юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры (ОТИ) и транспортных средств (ТС). Агентство проводит также категорирование и ведение реестра ОТИ и ТС, аккредитацию юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности, утверждает планы обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС.

Если говорить о железных дорогах и метрополитене, технологии безопасности концентрируются непосредственно на ОТИ и ТС, чтобы не допускать актов незаконного вмешательства в технологические процессы.

ОТИ на железнодорожном транспорте – это железнодорожные вокзалы и станции, тоннели, эстакады, мосты, объекты систем связи и управления движением транспортных средств, участки железнодорожных путей, а также иные объекты, обеспечивающие функционирование транспортного комплекса. Все эти объекты находятся во взаимосвязанном, едином технологическом процессе перевозок, что обуславливает особые требования к ОТИ и ТС железнодорожного транспорта.

Нормы, которые реализуются, скажем, в аэропортах, на морских или речных пристанях, в сфере железнодорожного транспорта не могут быть применены в полном объеме. Например, эффективность досмотра на границе зоны транспортной безопасности железнодорожной станции может быть перечеркнута технологией пассажирских перевозок в пригородном сообщении. Пассажиры осуществляют посадку с платформ, расположенных на перегонах (которые не относятся к ОТИ и где досмотр не проводится). Что касается грузовых перевозок – на железнодорожные станции прибывают десятки тысяч тонн транзитных грузов, досмотр которых существующими техническими средствами практически невозможен.

Как показал опыт совместной работы Росжелдора с Центром специальной техники ФСБ России, технические средства, обеспечивающие обнаружение запрещенных предметов и веществ в пассажиропотоке 100–150 тыс. человек в сутки и грузопотоке свыше 30 млн тонн в год, пока не разработаны. При этом осо-



бые проблемы с обеспечением транспортной безопасности вызывают транспортные средства, которые после отправления с ОТИ (железнодорожная станция, вокзал) находятся на маршруте следования вне зоны транспортной безопасности, и доступ к ним не ограничен.

Как следствие, обеспечить транспортную безопасность на железных дорогах возможно только при комплексном подходе. Он должен заключаться либо в защите отдельных уязвимых элементов инфраструктуры железнодорожного транспорта, постов электрической централизации, зданий вокзальных комплексов, наиболее важных мостов, парков железнодорожных станций, где осуществляются технологические операции с грузами повышенной опасности, либо в построении системы защиты всего направления, например, высокоскоростных магистралей Москва – Санкт-Петербург – Булловская, Туапсе – Адлер – Красная Поляна, с одновременной защитой всех ОТИ и ТС.

Так, одним из способов обеспечения транспортной безопасности на Малом кольце Московской железной дороги выбрана схема, при которой к зоне транспортной безопасности отнесены все остановочные пункты и искусственные сооружения. В этих целях Росжелдором подготовлены предложения о внесении остановочных пунктов Малого кольца Московской железной дороги в перечень ОТИ, определяемый Правительством РФ.

Единовременно решить все проблемы уязвимости мероприятий по обеспечению транспортной безопасности с технологическими процессами на ОТИ и наладить нормативно-правовое регулирование по данным вопросам довольно сложно. Здесь необходим опыт практической деятельности, чтобы с учетом полученных конкретных результатов принимать взвешенные, обоснованные решения по корректировке законодательства в области транспортной безопасности.

В рамках проведения мероприятий по обеспечению транспортной безопасности в горо-

дах, задействованных в период проведения Кубка конфедераций FIFA 2017 года и Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года, Росжелдором утверждены планы защиты от терроризма 31 железнодорожного вокзала.

Необходимо отметить, что сложившаяся международная обстановка требует дополнительных мер антитеррористической защищенности ОТИ и ТС. В этих целях субъектам транспортной инфраструктуры необходимо провести мероприятия по дополнительной оценке уязвимости ОТИ и на основании полученных данных внести соответствующие изменения в планы обеспечения транспортной безопасности ОТИ, задействованных в кубке и чемпионате.

Субъектам транспортной инфраструктуры, на которые возлагается ответственность за выполнение мероприятий по обеспечению транспортной безопасности, не следует также забывать, что весь перечень ОТИ, входящих в пятидесятикилометровую зону от городов проведения чемпионата, включает более 600 единиц.

ОАО «РЖД» необходимо доработать операционные планы железнодорожных вокзалов, задействованных в перевозках болельщиков, по разделному обслуживанию организованных групп болельщиков футбольных команд и остальных пассажиров, включая организованные группы детей. Действия железнодорожников должны быть согласованы с органами исполнительной власти субъектов РФ, с АНО «Транспортная дирекция Чемпионата мира по футболу 2018 года в Российской Федерации». Важно как можно точнее спрогнозировать численность и количество групп болельщиков.

Одно из главных условий в обеспечении транспортной безопасности – высокая профессиональная подготовка специалистов в этой сфере. На это нацелены разработанные агентством нормативные правовые акты:

– приказ «О наделении Федерального государственного предприятия «Ведомственная

охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации» полномочиями по аттестации сил обеспечения транспортной безопасности на железнодорожном транспорте и метрополитене»;

– приказ «Об утверждении форм документов для проведения процедуры аккредитации юридических лиц для проведения проверки в целях принятия органами аттестации решения об аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, а также для обработки персональных данных отдельных категорий лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или осуществляющих такую работу»;

– приказ «Об утверждении положения о комиссии Федерального агентства железнодорожного транспорта по вопросам оценки уровня квалификации и опыта работников юридических лиц, претендующих на аккредитацию в качестве аттестующих организаций»;

– приказ «Об утверждении порядка использования средств аудио- и видеозаписи при проведении проверок в целях аттестации сил обеспечения транспортной безопасности и требований к ним».

Изданы также ряд других нормативных документов, регламентирующих действия железнодорожников по обеспечению транспортной безопасности.

В настоящее время Росжелдор проводит аттестацию по категории «Иные работники субъекта транспортной инфраструктуры, подразделения транспортной безопасности, выполняющие работы, непосредственно связанные с обеспечением транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и (или) транспортного средства».

При поступлении заявлений на проведение аттестации по другим категориям сил обеспечения транспортной безопасности Росжелдором ввиду недостаточной обеспеченности техническими средствами и вспомогательным оборудованием принимаются решения о привлечении аттестующих организаций в соответствии с пунктом 5 постановления Правительства РФ «О порядке аттестации сил обеспечения транспортной безопасности».

ФГП ВО ЖДТ России наделено полномочиями органа аттестации сил обеспечения транспортной безопасности. Кроме того, полномочия органа аттестации включены в положения территориальных управлений Росжелдора. Для проведения проверок в целях аттестации наиболее оптимальным представляется использование тренажерной базы центров транспортной безопасности при университетах путей сообщения, подведомственных Росжелдору. Данная тренажерная база предоставляется на основании типового договора на оказание возмездных услуг.

Предварительные итоги аттестации в 2016 году таковы: в Росжелдор поступили 146 заявлений на проведение аттестации, выданы 89 свидетельств об аттестации сил обеспечения транспортной безопасности.

В случае установления несоответствия знаний, умений и навыков аттестуемого лица Росжелдор выносит соответствующее заключение с приложением материалов проверки и рекомендаций о дополнительной подготовке аттестуемого.

В своей деятельности в области обеспечения транспортной безопасности Росжелдор тесно взаимодействует со всеми субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками, включая ОАО «Российские железные дороги», АО «Федеральная пассажирская компания», пригородные пассажирские компании. Это помогает вырабатывать наиболее эффективные подходы к реализации требований и предложений по совершенствованию законодательства в сфере транспортной безопасности.

Среди ближайших мероприятий Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте – первоочередное оказание государственных услуг в отношении объектов и транспортных средств железнодорожного транспорта, задействованных в подготовке и проведении Кубка конфедераций в 2017 году и Чемпионата мира по футболу в 2018 году. Будут обеспечены 100%-ное категорирование данных ОТИ и ТС, привлечение к защите ОТИ в 2017 году аттестованных сотрудников сил обеспечения транспортной безопасности, в том числе в составе подразделений транспортной безопасности.





Кадровый потенциал

В железнодорожной отрасли налажена эффективная система воспроизводства кадров

ОБРАЗОВАНИЕ

Подготовка кадров для железнодорожного транспорта сконцентрирована сегодня в основном в университетских комплексах, которые находятся в ведении Федерального агентства железнодорожного транспорта Минтранса России.

Всего действуют 9 университетских комплексов, в состав которых входят 69 филиалов и 57 подразделений среднего профессионального образования. В 2016 году общее число обучающихся в подведомственных образовательных организациях составило 197 тыс. человек, из них 99 тыс. за счет средств бюджета и 98 тыс. человек за счет внебюджетных источников.

Прием 2016 года составил 22 тыс. человек по среднему профессиональному образованию, 28 тыс. абитуриентов поступили в высшие учебные заведения. В целом на всей сети железных дорог ежегодный выпуск в настоящее время составляет около 40 тыс. человек.

Один из действенных факторов, обеспечивающих постоянное воспроизводство кадрового потенциала в отрасли, – целевая подготовка специалистов. В 2016 году по программам высшего образования на очную и заочную форму обучения зачислены около 5 тыс. целевиков, преимущественно по направлениям ОАО «РЖД».

Ввиду того, что по программам СПО целевой прием не предусмотрен, ОАО «РЖД» заключило со студентами, поступившими в 2014 году, более 3,5 тыс. договоров о целевом обучении. Для сравнения: в 2013 году (до выхода закона с нормой, отменяющей целевой прием) такой прием составлял около 5 тыс. человек.

В 2015/16 учебном году в университетах, подведомственных Росжелдору, по программам высшего образования студентов с договорами о целевом обучении и о целевом приеме обучались более 25 тыс. человек (50,6% от всех студентов), в том числе более 16 тыс. по очной форме обучения и около 8 тыс. – по заочной.

Важно подчеркнуть, что на предприятиях отрасли целевики составляют 75% от числа работающих. Это продуманная тенденция. Концепцией развития отраслевого образования, в соответствии с которой университеты Росжелдора работают более двух лет, предусмотрено, что предприятия железнодорожного транспорта должны принимать непосредственное участие в формировании отраслевого образовательного заказа – определять, в частности, номенклатуру специальностей и объем подготовки кадров.

Отраслевые университеты путей сообщения в настоящее время готовят специалистов по широкому спектру специальностей и направлений:

- около 50% – техника и технология наземного транспорта;
- 14% – строительные специальности;
- 30% – экономика и управление;
- 6% – другие направления.

Спектр специальностей и направлений подготовки в университетах путей сообщения в полной мере соответствует структуре и спектру кадрового состава на предприятиях железнодорожного транспорта.



Это также касается направлений подготовки, связанных с информационными технологиями, транспортной безопасностью, юриспруденцией и другими сферами. Практика показала, что фактически университеты путей сообщения в настоящее время являются политехническими университетами с соответствующей транспортной специализацией. Одновременно высшие учебные заведения отрасли выступают как научно-исследовательские и инженерные центры на железнодорожном транспорте. На их счету немало инноваций, которые успешно реализуются в перевозочном процессе.

Сегодня можно утверждать, что, исходя из потребностей отрасли, сформулированы следующие базовые принципы функционирования системы подготовки кадров.

Во-первых, речь идет о таком принципе, как непрерывность образования. Будущим специалистам предоставляется возможность непрерывного обучения отраслевым профессиональным компетенциям от школы до докторантуры: довузовская подготовка – среднее профессиональное образование – высшее образование всех уровней – подготовка научных кадров – дополнительное образование.

Второй важный принцип – экстерриториальность при получении образования. Повсеместно обеспечивается единство обучения и качества подготовки специалистов в каждой точке сети железных дорог. Следует учитывать, что на железнодорожном транспорте исторически и технологически сложилась высокая миграция работающих, что требует единства качества квалификации специалистов.

Большую роль при подготовке кадров играют также отраслевая культура производства, сохранение и приумножение отраслевых тра-

диций, воспитание (обучение) культуры безопасности на транспорте.

К задаче развития отраслевого образования также необходимо отнести переход от подготовки кадров, владеющих технологиями сегодняшнего дня, к формированию специалистов, способных оперативно адаптироваться к внедрению новых технологий.

Другая качественная задача – надление обучающихся широким кругом современных компетенций, обусловленных условиями динамики развития отраслевой и внешней среды. Это, например, компетенции в сфере цифровых и информационных технологий, иностранных языков, международных стандартов, внедрения электронного документооборота.

Особенно важно углубленное изучение экономических дисциплин, так как в современных условиях технологические процессы тесно смыкаются с бизнес-процессами и процессами построения коммуникаций.

В современных условиях развития мультимодальных перевозок, логистических технологий и комплексов, новых транспортных систем, межтранспортного взаимодействия, международных перевозок особое значение приобретают знания в области логистики и коммуникаций.

Исходя из того, что особое внимание в концепции развития университетских комплексов уделено наличию заказа на подготовку со стороны отраслевых предприятий, в первую очередь – целевого приема от ОАО «РЖД», других транспортных компаний, необходима оптимизация существующей филиальной сети высших учебных заведений.

Если говорить о финансировании отраслевого образования, в ближайшей перспективе можно ожидать роста внебюджетных источни-

ков на открытом образовательном рынке, но при этом серьезную часть расходов по-прежнему должен взять на себя федеральный бюджет. Доходы университетских комплексов от внебюджетных источников должны составлять не менее половины от общих доходов вузов.

Об эффективности сложившейся системы подготовки кадров в железнодорожной отрасли можно судить и по тому, что трудоустройство всех выпускников подведомственных университетов, включая обучающихся на средства бюджета и за счет внебюджетных средств, в 2014 году составило 87%, а их средняя заработная плата – 41 тыс. руб. В 2016 году, по предварительным данным, трудоустройство выпускников составило 92%, а трудоустройство целевиков – 100% (!).

В последнее время одним из эффективных инструментов, позволяющих развивать отношения университетов с отраслевым рынком труда, являются центры развития карьеры, созданные под эгидой Учебно-методического центра по образованию на железнодорожном транспорте (УМЦ ЖДТ).

Среди перспективных направлений совершенствования отраслевого образования – унификация учебных планов, предполагающая, в частности, организацию единого образовательного пространства тренажерной и практической подготовки.

И, конечно, в современных сложных условиях, когда недостает бюджетных средств на полноценное развитие учебно-материальной базы университетских комплексов, трудно переоценить формирование механизмов государственно-частного партнерства, когда потенциальные работодатели, другие заинтересованные бизнес-структуры активно участвуют в финансировании отраслевого образования.

