

# ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ РОССИИ: ВЕКТОРЫ СТРАТЕГИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ



РУКОВОДИТЕЛЬ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА  
Геннадий Петрович Петраков

В соответствии с Концепцией структурной реформы железнодорожного транспорта, в октябре 2003 года произошло разделение функций государственного управления и хозяйственной деятельности. Указом Президента Российской Федерации от 9 марта 2004 года №314 «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти» было упразднено Министерство путей сообщения РФ. Функции федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта переданы Министерству транспорта Российской Федерации, надзорные функции – Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, а Федеральному агентству железнодорожного транспорта переданы функции по реализации государственной политики в области железнодорожного транспорта.

Положением о Федеральном агентстве железнодорожного транспорта, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 года №397, функциями Агентства определены: реализация государственной политики, оказание государственных услуг и управление государственным имуществом в сфере железнодорожного транспорта. Постановлением Правительства Российской Федерации от 22 апреля 2009 года №354 Росжелдору поручено оказание государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности в этой сфере.

## Инвестиционная деятельность

Цели и задачи железнодорожного транспорта на среднюю и долгосрочную перспективу изложены в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года. Основные на-

правления инвестиционной деятельности на территории РФ также определяет Стратегия развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 года №877-р.

Федеральное агентство железнодорожного транспорта, согласно актам Правительства Российской Федерации, выступает государственным заказчиком и ответственным исполнителем по реализации ряда комплексных инвестиционных проектов по строительству объектов железнодорожной инфраструктуры, имеющих общегосударственное значение.

Одним из эффективных механизмов реализации масштабных инфраструктурных проектов в транспортной отрасли сегодня является государственно-частное партнерство, обеспечивающее максимальную отдачу от вложения государственных средств, с привлечением соразмерного частного капитала в транспортное строительство. Применение принципов государственно-частного партнерства позволяет решать государственные задачи, учитывая права инвесторов.

В 2010 году Федеральное агентство железнодорожного транспорта реализует на принципах государственно-частного партнерства с государственной поддержкой за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации следующие комплексные инвестиционные проекты:

1. Проект *«Организация скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт-Петербург – станция Бусловская Октябрьской железной дороги»* позволит организовать скоростное движение пассажирских поездов между Санкт-Петербургом (Россия) и Хельсинки (Финляндия) за счет выноса с трассы высокоскоростного движения грузовых поездов и направления их по новой железнодорожной линии к портам Финского залива на направление Ручьи – Петяярви – Каменногорск – Выборг, для чего осуществляется строительство новой железнодорожной линии Петяярви – Каменногорск длиной порядка 60 км.

Указанная высокоскоростная железнодорожная линия также будет оборудована путепроводными развязками для автомобилей и пешеходными тоннелями, для повышения безопасности высокоскоростного движения.

Это позволит к 2011 году реализовать межгосударственное соглашение о скоростном сообщении между Российской Федерацией и Финляндской Республикой, подняв двухстороннее сотрудничество и экономическое развитие стран на новый виток, послужив интеграции России в европейское транспортное и экономическое пространство.

2. Проект *«Внеплощадочные железнодорожные пути комплекса заводов в г. Нижнекамске»*, осуществляемый в рамках комплексного инвестиционного проекта «Комплекс нефтеперерабатывающих и нефтехимических заводов в г. Нижнекамске», призван обеспечить вывоз продукции комплекса нижнекамских нефтеперерабатывающих и нефтехимических заводов, многие из которых строятся в настоящее время за счет собственных средств инвестора.

3. Проект *«Строительство железнодорожной линии Кызыл – Курагино в увязке с освоением минерально-сырьевой базы Республики Тыва»* позволит создать к 2013 году железнодорожную инфраструктуру для ускорения социально-экономического развития Республики Тыва на основе вовлечения в хозяйственный оборот труднодоступных и удаленных месторождений ценных полезных ископаемых, планируемых к разработке частным инвестором.

В данном проекте инвестор финансирует строительство железнодорожной линии в соотношении 50 на 50% со средствами Инвестиционного фонда Российской Федерации, что является одним из лучших примеров привлечения частного капитала в строительство масштабных социально значимых объектов транспортной инфраструктуры.

Кроме совместного финансирования инфраструктуры, инвестор также вкладывает значительные собственные средства в освоение труднодоступных рудных и угольных месторождений.

4. Проект *«Промышленный комплекс г. Новомосковска Тульской области»*. В рамках данного проекта ведется строительство моста через р. Любовка и новой станции Промгипсовая, что позволит к концу 2010 года создать транспортную инфраструктуру, необходимую для реализации крупных инвестиционных проектов, связанных с развитием крупного промышленного района в г. Новомосковске Тульской области на основе строительства новых и модернизации действующих производств за счет средств частных инвесторов.



5. Проект «*Реконструкция участка Оуэн – Высокогорная со строительством нового Кузнецовского тоннеля на участке Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань*» призван к 2013 году устранить барьерные (узкие) места на железнодорожной линии Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань и значительно увеличить пропускную способность направления, что является стратегической задачей государства, учитывая тенденцию к переориентации грузов на дальневосточное направление и динамичное развитие портов Дальнего Востока.

6. Проект «*Создание транспортной инфраструктуры для освоения минерально-сырьевых ресурсов юго-востока Забайкальского края*» позволит в рамках государственно-частного партнерства осуществить строительство железнодорожной инфраструктуры, необходимой для освоения за счет средств инвестора труднодоступных полиметаллических месторождений на юго-востоке Забайкальского края, а также вовлечь в хозяйственный оборот труднодоступные лесные массивы, что, учитывая высокую дотационность края, позволит значительно улучшить социальные условия и экономику всего региона.

7. Проект «*Строительство железнодорожной линии Карабула – Ярки в Богучанском районе*», осуществляемый в рамках инвестиционного проекта «*Комплексное развитие Нижнего Приангарья*», позволит укрепить промышленный потенциал территорий на востоке страны (Нижнее Приангарье) за счет строительства частными инвесторами промышленных объектов, что создаст прочную основу для будущего роста экономики региона.

Кроме реализации указанных выше проектов, Росжелдор при государственной поддержке в лице Инвестиционного фонда Российской Федерации ведет разработку проектной документации особо масштабного проекта «*Комплексное развитие Южной Якутии*».

Целью проекта является строительство объектов инфраструктуры и промышленности, способствующих созданию на основе государственно-частного партнерства нового крупнейшего промышленного района на Дальнем Востоке России, включающего в себя объекты гидроэнергетики и кластер промышленных производств.

Реализация проекта окажет существенное позитивное влияние на основные макроэкономические показатели развития как самой республики, так и всей страны в целом, значительно улучшив параметры ее экономической безопасности, не говоря уже о неопределимой социальной составляющей. Данным проектом предполагается строительство пяти железнодорожных веток к строящимся объектам промышленности, энергетики и переработки.

Комплексный инвестиционный проект уникален прежде всего своей масштабностью и количеством участников, среди которых 2 министерства с подведомственными агентствами, госкорпорация и 11 частных инвесторов.

Кроме проектов, реализуемых с привлечением средств Инвестиционного фонда Российской Федерации, Федеральное агентство железнодорожного транспорта в 2010 году в рамках Федеральной целевой программы (ФЦП) «*Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)*» продолжает реализацию проекта «*Строительство пускового комплекса Томмот – Якутск (Нижний Бестях) железнодорожной линии Беркакит – Томмот – Якутск*».

К 2013 году будет введен в эксплуатацию пусковой комплекс Томмот – Якутск (Нижний Бестях), представляющий собой однопутный неэлектрифицированный участок протяженностью 450 км, с 9 станциями и 20 железнодорожными разъездами, проходящий в районе угольных, рудных и золотопромышленных месторождений. Комплекс должен стать соединяющим звеном двух широтных магистралей – Транссиба и БАМа, через которые проложены международные транспортные коридоры.

Целью проекта является повышение транспортной доступности региона, устранение инфраструктурных ограничений, строительство новой железнодорожной линии, связывающей центральные районы Якутии с сетью существующих железных дорог страны.

Строительство осуществляется в суровых условиях вечной мерзлоты с годовым перепадом температур до 100 градусов. Обеспечение стабильности земляного полотна в таких условиях требует особых технических решений и является задачей, решаемой в процессе проектирования, строительства и эксплуатации железнодорожной линии с применением инновационных технологий.



## Транспортное образование

20 апреля 2010 года Председатель Правительства Российской Федерации В.В. Путин, представляя в Государственной Думе ежегодный отчет о деятельности Правительства РФ, сказал: «В ближайшее время мы должны завершить формирование сильного инновационного ядра в отечественной высшей школе. Вошедшие в него вузы призваны обеспечить серьезный прогресс как в сфере фундаментальных исследований, так и в коммерческом использовании новых технологий, преодолеть существующий разрыв между образованием и потребностями реального сектора экономики».

Инновационный потенциал сферы вузов транспорта и их прочные связи с реальным производством получили высокую оценку Президента Российской Федерации Д.А. Медведева на заседании президиума Государственного совета Российской Федерации по вопросу инновационного развития транспортного комплекса (г. Ульяновск, 24 ноября 2009 года). По итогам заседания Федерального агентства железнодорожного транспорта представило в Минтранс России предложения по созданию на базе вузов Росжелдора научно-образовательных центров по инновационному развитию железнодорожного транспорта.

Научно-образовательные центры (НОЦ) на базе высших учебных заведений будут выступать в качестве разработчиков и кураторов по реализации долгосрочных программ инновационного развития отрасли, охватывающих все направления деятельности транспортного комплекса и согласованных с ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» и Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года. Именно НОЦ, созданные на базе ведущих научных школ, в состоянии интегрировать деятельность по приоритетным направлениям науки и критическим технологиям на транспорте с учетом того, что базовой основой эффективной деятельности таких центров станут результаты фундаментальных и прикладных исследований, а также реализовать проекты, находящиеся на стадии опытно-конструкторских работ или внедрения. Кроме этого, НОЦ должны выводить на рынок новые конкурентные продукты, расширять связи с реальным производством, осваивать элементы бизнеса. В рамках НОЦ университетские комплексы Росжелдора смогут осуществлять еще одну важную функцию – воспроизводство научных кадров, в том числе через систему студенческих бизнес-инкубаторов. В перспективе эти структуры в тесном сотрудничестве с предприятиями реального сектора экономики должны привлекать дополнительные средства на инновационные образовательные программы с последующей коммерциализацией деятельности, а также выводить на рынок конкурентоспособные продукты инновационной деятельности студентов и молодых ученых.

В соответствии с протоколом заседания Координационного совета по созданию научно-образовательных центров Минтранса России от 27 апреля 2010 года вузами Росжелдора представлено более 50 тем для выполнения научно-образовательными центрами инновационных научно-исследовательских проектов по инновационному развитию железнодорожного транспорта, из которых будут отобраны наиболее перспективные.

Таким образом, университетские комплексы и создаваемые на их базе НОЦ будут не только предлагать законченный инновационный продукт как результат научно-технической деятельности, но и осуществлять подготовку востребованных специалистов всех уровней.

## Транспортная безопасность

Росжелдор является компетентным органом в области обеспечения транспортной безопасности в сфере железнодорожного транспорта. Постановлением Правительства Российской Федерации от 22 апреля 2009 года №354 в Положение о Федеральном агентстве железнодорожного транспорта внесены изменения, определяющие соответствующие полномочия.

В тесном взаимодействии центрального аппарата и территориальных органов Росжелдора с Минтрансом России, структурными подразделениями и филиалами ОАО «РЖД» проводятся не-



обходимые работы по реализации требований Федерального закона от 9 февраля 2007 года №16-ФЗ «О транспортной безопасности».

В частности, организована работа по аккредитации организаций для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта.

Совместно с МИИТ (Московский госуниверситет путей сообщения) разработаны учебные программы подготовки сотрудников подразделений транспортной безопасности, ответственных за обеспечение транспортной безопасности должностных лиц субъектов транспортной инфраструктуры, специалистов для проведения оценки уязвимости, а также студентов высших учебных заведений.

В отношении сети железных дорог особое внимание уделено аспектам безопасности на Октябрьской и Северо-Кавказской железных дорогах – филиалах ОАО «РЖД». В то же время требуется продолжение работы по оборудованию объектов транспортной инфраструктуры современными инженерно-техническими средствами охраны.

В этих целях ОАО «РЖД» представлен и утвержден План мероприятий по защите инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования на направлении Санкт-Петербург – Москва от актов незаконного вмешательства на 2010 год, на реализацию которых предусмотрена субсидия из федерального бюджета, в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 24 декабря 2009 года №1080.

Для метрополитенов компетентный орган в области обеспечения транспортной безопасности пока не определен. В настоящее время проходит согласование проекта постановления Правительства Российской Федерации о наделении Агентства функциями по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности метрополитенов.

Руководством Росжелдора до появления указанного постановления проведен ряд выездных совещаний в городах, располагающих собственными метросистемами, по вопросам транспортной безопасности на объектах метрополитена. В ускоренном порядке проработаны предложения по реализации мероприятий в области транспортной безопасности.

В то же время Указом Президента Российской Федерации от 31 марта 2010 года №403 предусмотрено создание комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте, прежде всего на метрополитене и других видах общественного транспорта, и в этих целях – комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте.

Агентством подготовлены предложения по концепции и мероприятиям подпрограмм «Железнодорожный транспорт» и «Метрополитен» комплексной программы. При подготовке предложений учтена позиция различных организаций, в том числе ОАО «РЖД» и метрополитенов.

При определении состава и перечня мероприятий как для железных дорог, так и для метрополитенов особое внимание уделено приоритетности реализации выбранных решений. Так, к наиболее уязвимым объектам в числе других отнесены объекты высокоскоростных линий и ряда участков Северо-Кавказской железной дороги – филиала ОАО «РЖД». Важнейшим вопросом остается обеспечение транспортной безопасности метрополитенов.

В целом создание комплексной системы обеспечения безопасности населения в сфере железнодорожного транспорта и метрополитена, в части противодействия актам незаконного вмешательства, приведено в соответствие с требованиями Федерального закона «О транспортной безопасности» и подзаконных по отношению к нему нормативных правовых актов.

## Развитие транспортной инфраструктуры

Одна из важнейших задач, возложенных на Росжелдор, – содействие развитию инфраструктуры железнодорожного транспорта. В рамках реализации этой функции требуется решение ряда вопросов, таких как: создание условий для развития современной инфраструктуры и технических средств железнодорожного транспорта; повышение доступности услуг в сфере железнодорожных перевозок; выработка предложений по совершенствованию нормативной базы; обеспече-



ние реализации государственной политики в сфере железнодорожного транспорта, структурной реформы железнодорожного транспорта; обеспечение баланса интересов пользователей услуг железнодорожного транспорта и организаций железнодорожного транспорта; обеспечение недискриминационного доступа перевозчиков, операторов железнодорожного подвижного состава к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования.

Необходима переориентация железнодорожной отрасли на инновационное развитие, техническое перевооружение и модернизацию, что позволит обеспечить должную конкурентоспособность отечественного железнодорожного машиностроения. При активном содействии ОАО «Российские железные дороги» в транспортном машиностроении создаются новые виды железнодорожного подвижного состава и связанные с ним инфраструктурные проекты. Задачи инновационного развития железнодорожного машиностроения, а также развития железнодорожной отрасли в целом вызывают необходимость переработки существующей нормативной базы, так как она сегодня не отвечает современным требованиям и тем более перспективным направлениям технического перевооружения. По поручению Минтранса России, ответственного за выработку государственной политики в области железнодорожного транспорта, Агентство утвердило перечень и программу внесения изменений в нормы безопасности на железнодорожном транспорте. Изменения в первую очередь связаны с появлением и развитием высокоскоростного движения, повышением нагрузки на ось, появлением новых технологий и материалов.

Внесение изменений в нормы безопасности на железнодорожном транспорте требует корректировки областей аккредитации испытательных центров. Федеральное агентство железнодорожного транспорта совместно с Департаментом государственной политики в области железнодорожного транспорта Минтранса России готовит проект приказа об организации работы по аккредитации испытательных центров в связи с внесением изменений в нормы безопасности на железнодорожном транспорте.

Система сертификации на федеральном железнодорожном транспорте (ССФЖТ) возникла в 1997 году и осуществляется Федеральным агентством железнодорожного транспорта в соответствии с Положением о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 года №395.

В настоящее время в ССФЖТ аккредитовано свыше 90 испытательных центров (лабораторий) на базе организаций-заявителей и ряд органов по сертификации на базе подведомственной организации ГУ «Регистр сертификации на федеральном железнодорожном транспорте». За годы существования ССФЖТ накоплен значительный опыт проведения работ по аккредитации и сертификации. Сформировался штат высококвалифицированных экспертов.

Росжелдор в пределах своей компетенции выполняет функции по обеспечению перевозок опасных грузов железнодорожным транспортом. В настоящее время нормативным правовым актом, регулирующим деятельность, связанную с перевозкой опасных грузов по железным дорогам Российской Федерации, являются Правила перевозок опасных грузов, утвержденные на 15-м заседании Совета по железнодорожному транспорту государств – участников СНГ 5 апреля 1996 года. Основные положения правил базируются на нормативных документах Министерства путей сообщения СССР 1973–1976 годов. В связи с этим Росжелдор готовит проект постановления Правительства Российской Федерации «Об утверждении Положения по осуществлению функций компетентного органа Российской Федерации по перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом», что обусловлено необходимостью определения основных задач и функций компетентного органа Российской Федерации по перевозкам опасных грузов железнодорожным транспортом, обеспечения безопасности указанных перевозок, а также установления порядка его взаимодействия со всеми заинтересованными организациями.

Росжелдор обеспечивает пономерной учет железнодорожного подвижного состава, открытие и закрытие станций и железнодорожных путей общего пользования, выдачу разрешений на примыкание железнодорожных путей к существующим.

Федеральное агентство железнодорожного транспорта также осуществляет функции по реализации полномочий железнодорожной администрации Российской Федерации по выполнению обязательств, вытекающих из международных договоров Российской Федерации, в части выполнения функций по реализации государственной политики, оказанию государственных услуг в пределах компетенции Росжелдора.