



**ВЛАДИМИР ЮРЬЕВИЧ ЧЕПЕЦ**  
ИСПОЛНЯЮЩИЙ ОБЯЗАННОСТИ РУКОВОДИТЕЛЯ  
ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

## ИТОГИ РАБОТЫ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В 2012 ГОДУ И ЗАДАЧИ НА ПЛАНОВЫЙ ПЕРИОД 2013–2015 ГОДОВ

Государственная политика Российской Федерации на долгосрочный период в сфере железнодорожного транспорта направлена на создание условий для решения задач модернизации экономики и общественных отношений, обеспечения конституционных прав граждан и прописана в следующих документах: Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года.

Транспорт как инфраструктурная отрасль обеспечивает базовые составляющие жизнедеятельности и развития государства и общества. Для Российской Федерации с ее территорией, особенностями размещения производства состояние и развитие транспортной системы имеют первостепенное значение и являются необходимыми условиями реализации инновационной модели экономического роста и улучшения качества жизни населения.

Долгосрочные приоритеты государственной транспортной политики включают следующее:

- сбалансированное и эффективное развитие транспортной инфраструктуры на основе увеличения пропускной способности опорной транспортной сети, устранения узких мест, развития крупных транспортных узлов;
- транспортное обеспечение комплексного освоения и развития территорий Сибири и Дальнего Востока, в том числе развитие железнодорожных линий, являющихся ключевыми в освоении соответствующих регионов России;
- формирование и распространение новых перевозочных и транспортно-логистических технологий, обеспечивающих повышение качества и доступности транспортных услуг, включая организацию скоростного и высокоскоростного движения пассажирских поездов на приоритетных направлениях сети железных дорог;
- обеспечение комплексной безопасности и устойчивости функционирования транспортной системы.

Большое внимание в деятельности Федерального агентства железнодорожного транспорта (далее – Росжелдор, Агентство) уделяется работе с обращениями граждан. Тематика обращений за отчетный период 2012 года в сравнении с 2011 годом изменилась мало. В основной массе поступали обращения по вопросам социально-экономической защиты работников транспортно-дорожного комплекса, запросы о выдаче архивных справок, о работе транспорта на пассажирских перевозках, введении дополнительных рейсов, восстановлении отмененных, а также о работе с кадрами.

### ЭКОНОМИКА И ФИНАНСЫ

Что касается финансовой деятельности Федерального агентства железнодорожного транспорта, необходимо отметить, что организацией получены соответствующие ассигнования и лимиты в соответствии с законом о федеральном бюджете на 2012 год и плановый период 2013–2014 годов.

При этом объем кассового исполнения за 2012 год составил 217,5 млрд рублей, или 88,7% от годовой бюджетной росписи.

В части расходов в 2012 году на Федеральную целевую программу “Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)”, государственную поддержку железнодорожного транспорта, взносы в уставной капитал, субсидии на реализацию комплексной программы защиты населения на транспорте, научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы (НИОКР) исполнение составило 99,8%.

На 99,6% исполнены расходы федерального бюджета, предусмотренные на субсидии. Не использованы субсидии на компенсацию потерь в доходах при транзите пассажиров в Калининградскую область и обратно и на перевозку школьников в пригородном сообщении.

В 2012 году Федеральным агентством железнодорожного транспорта как главным распорядителем средств федерального бюджета продолжена реализация ряда мероприятий по финансированию объектов капитального строительства в рамках следующих документов:

- подпрограммы “Железнодорожный транспорт” Федеральной целевой программы “Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)”;
- распоряжений Правительства Российской Федерации о реализации инвестиционных проектов, финансируемых за счет бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда Российской Федерации.

Так, на реализацию федеральных целевых программ в 2012 году направлены бюджетные ассигнования в размере 2,7 млрд рублей, объем исполнения по которым составил 100%. Это составляет 4,6% от ранее утвержденной суммы в первоначальной редакции программы.

Очевидно, что предусмотренный объем финансирования значительно отличается от суммы средств, заложенных в проекте программы, которая прошла согласование с федеральными органами власти и находится на утверждении в Правительстве Российской Федерации.

В условиях резкого сокращения финансирования программы, нестабильного материального обеспечения ОАО “РЖД”, а также с учетом возрастающей потребности в развитии железнодорожной инфраструктуры требуется пересмотр следующих стратегических документов:

- Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года;
- Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года;
- Федеральной целевой программы “Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)”;
- государственной программы “Развитие транспортной системы”.

В рамках исполнения поручения Первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации И.И. Шувалова “Об оптимизации состава государственного имущества” Федеральным агентством по управлению государственным имуществом был создан межведомственный портал по управлению государственным имуществом, представленный в сети Интернет.

Росжелдор посредством указанного портала осуществляет взаимодействие с подведомственными предприятиями и акционерными обществами с государственным участием, ведущими деятельность в сфере железнодорожного транспорта, в том числе:

- рассматривает и согласовывает крупные сделки подведомственных предприятий;
- предлагает действия в отношении предприятий и акций акционерных обществ;
- направляет кандидатуры в органы управления и контроля акционерных обществ с государственным участием;
- ведет реестр показателей экономической эффективности деятельности подведомственных предприятий и акционерных обществ с государственным участием;
- осуществляет мониторинг размещения подведомственными предприятиями информации об осуществлении мероприятий, предусмотренных Федеральным законом от 23 ноября 2009 года №261-ФЗ “Об энергосбережении и о повышении энергетической эффективности и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации”;
- контролирует размещение подведомственными организациями результатов инвентаризации федерального имущества.

## ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

В части развития железнодорожной инфраструктуры Росжелдором проводится большая работа для увеличения темпов роста объемов перевозок грузов и пассажиров с целью устойчивого экономического развития страны.

Росжелдор уделяет особое внимание развитию инфраструктуры железнодорожного транспорта как общего, так и необщего пользования. Мы принимаем решения об открытии железнодорожных станций, путей, о примыкании новых дорог к существующим, осуществляем планомерный учет вагонов всех форм собственности, занимаемся продлением сроков службы подвижного состава.

За отчетный период прошли процедуру регистрации 625 тыс. грузовых вагонов, в том числе более 55 тыс. новых вагонов, что в 1,3 раза больше, чем в 2011 году; 1361 пассажирский вагон локомотивной тяги (477 новых); 1991 локомотив (1005 новых); 878 единиц моторвагонного подвижного состава.

Проведя анализ предоставления данной госуслуги, отметим, что в настоящее время наметилась положительная тенденция по сокраще-

нию срока рассмотрения Росжелдором заключений, поступающих из территориальных управлений, до пяти-семи рабочих дней. Это достигнуто за счет внесения в соответствующий административный регламент изменений, а также благодаря возможности использования системы межведомственного электронного взаимодействия, позволившей оптимизировать процесс предоставления госуслуги. Подобные изменения внесены и в другие административные регламенты Росжелдора, некоторые из которых уже вступили в силу.

По-прежнему актуальна необходимость мониторинга обеспечения грузовладельцев железнодорожным подвижным составом и использования его участниками перевозочного процесса.

В обеспечении оперативного анализа факторов, влияющих на эффективную работу железнодорожного транспорта, должны быть заинтересованы все – от ОАО “РЖД” и компаний-операторов до федеральных органов исполнительной власти.

Поэтому, учитывая, что официальные статистические данные поступают со значительным опозданием и не могут быть использованы в оперативной работе, необходимо в области использования вагонного парка в короткие сроки решить вопрос прямого подключения Росжелдора к информационно-аналитическим системам ОАО “РЖД”.

В 2012 году для клеймения ответственных узлов и деталей железнодорожного подвижного состава была продолжена работа по присвоению условных номеров предприятиям и организациям железнодорожного транспорта: сформировано более 270 межведомственных комиссий, что в полтора раза больше, чем в 2011-м. По итогам работы данных комиссий в адрес дирекции Совета по железнодорожному транспорту стран – участников Содружества подготовлено 18 ходатайств о возможности присвоения условных номеров для клеймения железнодорожного подвижного состава.

На присвоение новых условных кодов вагоноремонтным предприятиям направлено 172 заявки, в 2011 году – 14. Так, 87 предприятиям была расширена область применения ранее выданного условного номера клеймения.

В 2012 году в соответствии с обращениями владельцев подвижного состава более 49 тыс. грузовых вагонов переведены на систему ремонта по пробегу или фактическому выполненному объему работ.

В связи с тем что Российская Федерация продолжает осуществлять закупки инновационной техники и, соответственно, заключать международные контракты на ее приобретение, в 2012 году Росжелдором совместно с Минтранс России, ОАО “РЖД” и ФБУ “Регистр сертификации на федеральном железнодорожном транспорте” осуществлялась разработка соответствующей нормативной базы, организация и подготовка к освидетельствованию в целом.

В настоящее время для организации перевозок на предстоящих Олимпийских играх в Сочи с перспективой использования аналогичных пригородных поездов на других направлениях закончена сертификация инновационных для России электропоездов Desiro производства компании Siemens. В ноябре 2011 года Росжелдор утвердил сертификационный базис подвижных составов Desiro, устанавливающий некоторые отклонения от норм безопасности электропоездов, обусловленные рядом решений, до настоящего времени не применявшихся в России.

Практически завершена сертификация пассажирского электровагона нового поколения ЭП20 производства Новочеркасского элек-

тровоэстроительного завода. Проводится сертификация грузового электровоза 2С5 – совместной разработки ЗАО “Трансмашхолдинг” и компании Alstom.

В завершающей стадии находится сертификация производимых Тверским вагоностроительным заводом вагонов габарита R1С, предназначенных для международных пассажирских перевозок в европейские страны и обратно.

В части развития инфраструктуры железнодорожного транспорта необходимо отметить следующее. В 2012 году для выполнения всех видов грузовых и пассажирских операций открыто 208 железнодорожных станций, что в 2,3 раза больше, чем в 2011 году.

В 2012 году разработана и введена в действие автоматизированная информационная система, которая позволила уже сейчас сформировать в Росжелдоре единую базу перечня железнодорожных станций, открытых для выполнения грузовых и пассажирских операций, с возможностью внесения изменений.

Данная система размещена на сайте Росжелдора, и любой пользователь имеет доступ к этой информации.

К сожалению, в части открытия железнодорожных путей общего пользования наблюдается спад. Так, в 2012 году официально открыто только 184,7 км железнодорожных путей, что почти вдвое меньше, чем в 2011 году (311 км). Это объясняется тем, что владелец инфраструктуры зачастую считает, что вполне достаточно организованной им самим рабочей комиссии по приемке, что является прямым нарушением требований законодательства.

Также наблюдается снижение почти на 30% в части присоединения строящихся путей необщего пользования. Причиной данного сокращения считаются достаточно жесткие условия, предъявляемые владельцем инфраструктуры при формировании технических условий на примыкание. Соответственно, все меньше желающих строить свои подъездные пути, что приводит к тому, что груз уходит на альтернативные виды транспорта, прежде всего – на автомобильный.

Нельзя не затронуть еще одну очень важную проблему, которая с введением в действие новых правил технической эксплуатации (ПТЭ) стала препятствием к нормальному развитию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования. Пунктом 27 приложения 1 к ПТЭ для всех строящихся железнодорожных линий введен запрет на примыкания на перегонах.

В связи с этим Росжелдор не вправе выдавать разрешения на примыкание новых железнодорожных путей на перегонах даже при строительстве новых отдельных пунктов или двухпутных вставок, что в результате приводит к нарушению установленных сроков строительства важнейших объектов.

Росжелдор неоднократно обращался в Минтранс России с предложениями незамедлительно принять меры по урегулированию данной ситуации, но пока вопрос не решен.

С 2009 года специалисты Росжелдора на постоянной основе принимают участие в заседаниях советов по железнодорожному транспорту, в деятельности рабочих и экспертных групп государств – участников Содружества, совещаниях экспертов вагонного, локомотивного, пассажирского хозяйства по организации обеспечения безопасности движения на железнодорожном транспорте и информатизации.

В 2012 году представители Росжелдора и Минтранса России приняли участие в заседаниях Совета по железнодорожному транспорту стран – участников Содружества, на которых был принят ряд основополагающих документов в области ремонта и эксплуатации как грузовых, так и пассажирских вагонов. В частности, приняты такие документы, как “Руководящий документ по ремонту и техническому обслуживанию колесных пар с буксовыми узлами грузовых вагонов магистральных железных дорог колеи 1520 (1524)”, “Правила по неразрушающему контролю вагонов, их деталей и составных частей при ремонте”, “Положение о системе технического обслуживания и ремонта грузовых вагонов, допущенных в обращение на пути общего пользования в международном сообщении” и др.

## ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

В части реализации основных положений Федерального закона от 9 февраля 2007 года №16-ФЗ “О транспортной безопасности”, а именно в целях устойчивого и безопасного функционирования транспортного комплекса, защиты интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства Росжелдором проводится:

- оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- разработка и реализация мер по обеспечению транспортной безопасности.

Также, в соответствии с Положением о Федеральном агентстве железнодорожного транспорта, мы утверждаем результаты оценки уязвимости и планы обеспечения транспортной безопасности в установленной сфере деятельности, проводим аккредитацию специализированных организаций.

В 2012 году Агентство завершило категорирование всех объектов и транспортных средств высокоскоростного и скоростного сообщения, перегонов и станций в Северо-Кавказском, Центральном федеральных округах, вокзалов Дирекции железнодорожных вокзалов – филиала ОАО “РЖД”, объектов XXII зимних Олимпийских игр в Сочи 2014 года и XXVII Всемирной летней универсиады 2013 года в Казани, охраняемых искусственных сооружений, а также объектов транспортной инфраструктуры на основных грузонапряженных железнодорожных направлениях.

В 2012 году проведено категорирование 7896 объектов, что почти в два раза больше, чем в 2011 году (из них 498 объектов, находящихся на путях необщего пользования, на которых обрабатываются опасные грузы).

Проведено категорирование всех объектов транспортной инфраструктуры метрополитенов (759 единиц).

В 2013 году, согласно плану, разработанному на основании решений совета Агентства, намечается проведение дальнейшего категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, а также рассмотрение и утверждение результатов оценок уязвимости, решение задач обеспечения транспортной безопасности по мере их поступления.

В 2012 году велась работа по оценке способности и компетентности юридических лиц в проведении экспертизы уязвимости объектов дорожной инфраструктуры и транспортных средств и последующей выдаче свидетельств об аккредитации или заключений об отказе в аккредитации. В 2012 году 62 специализированные организации аккредитованы на проведение оценки уязвимости, из них в сфере железнодорожного транспорта – 50, метрополитенов – 12.

В целях реализации Указа Президента Российской Федерации “О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте” принято распоряжение Правительства Российской Федерации, утверждающее Комплексную программу обеспечения безопасности населения на транспорте на 2010–2013 годы.

Целью комплексной программы является защита жизни и здоровья населения на транспорте от актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности, а также от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера.

Также Росжелдором осуществлялось сопровождение комплексной программы с мониторингом освоения субсидий из федерального бюджета, внесением изменений, выделением дополнительных субсидий, заключением договоров и дополнительных соглашений с субъектами Российской Федерации, в чьем ведении находятся метрополитены, и с ОАО “РЖД” о предоставлении субсидий из федерального бюджета на реализацию мероприятий по обеспечению безопасности населения в метрополитенах и на железнодорожном транспорте.

В 2012 году за счет предоставленных субсидий из федерального бюджета были закуплены и установлены инженерно-технические средства и системы обеспечения транспортной безопасности в соответствии с требованиями данной программы.

Согласно приложению 14 к комплексной программе количество защищенных объектов, соответствующих требованиям обеспечения транспортной безопасности, по итогам 2010–2012 годов всеми метрополитенами России, за исключением московского, увеличено на 71,3%.

Осуществлялся постоянный мониторинг выполнения мероприятий комплексной программы по обеспечению безопасности населения на транспорте.

В рамках комплексной программы на базе подведомственных Росжелдору вузов открыты учебные центры транспортной безопасности. Данные учебные центры оснащены инженерно-техническими средствами и системами обеспечения транспортной безопасности. Для обучения специалистов, задействованных в области обеспечения транспортной безопасности, подготовлен профессорско-преподавательский состав.

Реализация мероприятий по обеспечению безопасности населения на метрополитене Москвы, проводящихся в рамках комплексной программы, продлена на 2014 год.

## КАДРОВЫЙ ВОПРОС И ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

Все обозначенные выше вопросы невозможно решать без качественной подготовки квалифицированных специалистов-железнодорожников.

В ходе реализации программных мероприятий в вузах внедрялись новые технологии обучения – электронные образовательные ресурсы нового поколения.

Возросло число студентов, обучающихся по приоритетным направлениям.

С высшим и средним специальным образованием очной формы обучения выпущено 12 599 человек. Более 60% выпускников трудоустроены.

Установленное на 2012 год государственное задание приема студентов по всем программам начального, среднего, высшего профессионального и послевузовского образования подведомственными учебными заведениями Росжелдора выполнено.

В 2012 году в вузы Росжелдора на целевую подготовку специалиста высшего профессионального образования очной формы обучения принято 3453 студента (65,2% от бюджетного приема). При этом доля студентов-целевиков, обучающихся по программам среднего профессионального образования, составила 40% от общего числа занимающихся. Основным заказчиком на подготовку специалистов остается ОАО “Российские железные дороги”, на долю которого приходится более 90% целевых мест при приеме студентов.

Одной из основных задач, стоящих сегодня перед всеми федеральными органами в области железнодорожного транспорта, в том числе и перед Агентством, является обеспечение устойчивого и безопасного функционирования транспортного комплекса, а также создание предпосылок формирования цивилизованного конкурентного рынка железнодорожных перевозок.

Сегодня мы понимаем, что, несмотря на то что нами проведена значительная работа и есть положительные результаты, в ближайшее время предстоит еще многое сделать.

Например, необходимо продолжить работу по созданию общетранспортных логистических центров, системы информационного и технологического взаимодействия отдельных видов транспорта в едином комплексе, а также разработать единую автоматизированную систему управления перевозками.

Кроме того, нельзя не учитывать оперативную ситуацию на рынке. Мы должны своевременно реагировать на все происходящие изменения в экономике, чтобы не создавать искусственные барьеры.

Из вышесказанного следует, что решение целого комплекса поставленных перед Агентством задач невозможно без тесного взаимодействия со всеми структурами и ведомствами транспортной сферы.