



Вестник Росжелдора

Приложение к информационно-аналитической газете «Транспорт России»

Заглянуть за горизонт

Об участии Росжелдора в мероприятиях «Транспортной недели – 2021»



Федеральное агентство железнодорожного транспорта представило свою экспозицию на XV Международном форуме и выставке «Транспорт России», которая прошла в Москве в рамках ежегодной «Транспортной недели – 2021». В ходе официального обхода стенд Росжелдора посетили первый заместитель председателя Правительства РФ Андрей Белоусов, заместители председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин и Дмитрий Чернышенко, министр транспорта РФ Виталий Савельев.

Экспозиция Росжелдора продемонстрировала результаты работы агентства за прошедший год, – рассказал руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта Игорь Коваль. – В частности, часть экспонатов была посвящена стратегическим проектам развития железнодорожного транспорта в Республике Крым, новейшим VR-разработкам, которые созданы университетами путей сообщения для отработки практических навыков работы, и Ведомственной охране железнодорожного транспорта, отмечающей в этом году столетний юбилей со дня основания.

Среди экспонатов, представленных на стенде Росжелдора, особое внимание членов Правительства РФ привлекла интерактивная карта Северного широтного хода. Интерес к стенду, посвященному строительству будущей железнодорожной магистрали, проявили первый вице-премьер Андрей Белоусов и Виталий Савельев.

СШХ – один из ключевых проектов для Росжелдора. В настоящий момент он находится в высокой степени проработанности. Мы надеемся, что в ближайшее время будет принят целый ряд решений, которые позволят запустить его.

Реализация проекта «Северный широтный ход» позволит создать железнодорожную инфраструктуру, которая соединит Северную и Свердловскую железные дороги. В результате мы серьезно сократим перепробег грузов примерно на 800 километров, что даст нам более низкую себестоимость перевозок, – сказал Игорь Коваль.

Реализация проекта СШХ увеличит пропускную способность железных дорог трех субъектов Арктической зоны России и до 700 км сократит маршруты от месторождений Западной Сибири до центральной России и северо-западных морских портов, что в свою очередь позволит разгрузить наиболее грузонапряженные участки Транссибирской магистрали и оптимизировать грузопотоки всего уральского макрорегиона.

Создание СШХ сформирует фундамент для эффективного освоения и развития Ямала как ключевой нефтегазовой провинции России и мира, обеспечит подключение ресурсов Полярного Урала к традиционным районам добычи углеводородного сырья, доступ нефтегазосервиса к перспективным районам добычи и развитие новых пассажирских маршрутов.

Проект призван дать импульс экономическому и территориальному развитию Арктической зоны России. Общая протяженность создаваемой и реконструируемой железнодорожной сети составит 2350 км, из них планируется построить 388 км новых железных дорог и реконструировать 1960 км существующих линий.

Интерактивную часть экспозиции, на которой были обозначены уже реализованные и будущие проекты модернизации инфраструктуры железной дороги Крыма, представило на стенде Росжелдора ФГУП «Крымская железная доро-

га». Цифровая модель трассы дает посетителям возможность ознакомиться с картой, на которой обозначены «точки роста» на железной дороге, которая связывает города в единую сеть на сложном ландшафте полуострова.

Этот стенд информирует о ходе реализации Крымской железной дорогой ряда инвестиционных проектов ФЦП «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2025 года». Только в период с 2021 по 2025 год программой предусматривается реконструкция 25 пассажирских платформ на всем полуострове. На первом этапе будет произведена реконструкция станций Пролетная, Азовская, Ефремовская, Прибрежная, Почтовая, Бахчисарай, Феодосия, Нижнегорская; на втором отремонтируют станции Пресноводная, Новоефедоровка, Останино, Кировская, Краснофлотская, о.п. 8 км, о.п. Семисотка, о.п. 1529 км; на третьем – станции Верхнесадовая, о.п. Бранное поле, разъезд 30 км, станции Краснопартизанская, Сторожевая, Владиславовка, Семь Колодезей. Общая стоимость реконструкции станций составляет 1,2 млрд руб. Кроме того, в ближайшие годы планируется: строительство однопутного электрифицированного участка от международного аэропорта Симферополь до существующей инфраструктуры Крымской железной дороги с организацией пригородного сообщения; реконструкция существующей линии Владиславовка – Крым, предусматривающая организацию двухпутных вставок на участке Владиславовка – Семь Колодезей; строительство железнодорожного обхода Инкерманского Свято-Климентовского монастыря. Также будет произведено оборудование железнодорожных переездов устройствами предотвращения

проезда автомобилей при прохождении поезда и видеонаблюдением на перегоне Инкерман-1 – Севастополь и станции Азовская.

Не менее важной задачей для специалистов станет реализация мероприятий по организации движения городской электрички в Севастополе. Ее пустят от железнодорожного вокзала до Камышовых бухты и до Золотой Балки в Балаклаве. Часть пути неэлектрифицирована, поэтому по городу будут курсировать рельсовые автобусы РА-3 «Орлан» на дизельной тяге, которые выпускает завод «Метровагонмаш». На этих маршрутах реконструируют две платформы – Севастополь-Пассажирский и Инкерман-1, а также построят несколько новых станций: Микрорайон Жидилова, Инкерман-2, Разъезд Сапунгорский, 5-й километр Балаклавского шоссе, 7-й километр Балаклавского шоссе, о.п. Камышовое шоссе, станции Севастополь-Товарный, Фиолентовское шоссе, Камышовая бухта и о.п. Улица Правды.

В рамках «Транспортной недели» университеты путей сообщения представили тренажеры виртуальной реальности, которые уже сегодня используются педагогами в учебной программе. Тренажеры разработаны в Петербургском, Ростовском и Иркутском университетах путей сообщения. Среди них есть симуляторы движения поезда, предназначенные для изучения конструкции магистрального подвижного состава, отработки навыков эксплуатации магистральных локомотивов.

А, например, тренажер ведения поезда на участке Улан-Баторской железной дороги позволит пользователю отработать навыки работы на участке движения, оборудованном системой интервального регулирования движения поездов по радиоканалу. Здесь реализован сценарий

ведения локомотива на перегоне длиной восемь километров.

Также на стенде Росжелдора были представлены наиболее ценные экспонаты начала XX века, знаменующие 130-летие со дня закладки первого камня и 105-летие со дня запуска Транссиба. Среди редких экспонатов этого стенда – копия сибирского поезда прямого сообщения, изготовленная в масштабе 1:20 в соответствии с оригиналом. Модель была передана в 1910 году в Музей ведомства путей сообщения имени императора Николая I (ныне – Центральный музей железнодорожного транспорта Российской Федерации) и является уникальной, так как в настоящее время подобные вагоны не сохранились. Этот поезд является единственной в мире точной копией первого поезда дальнего сообщения в России.

Как и сто лет назад, Транссибирская железнодорожная магистраль является самой протяженной в мире железной дорогой и соединяет всю страну бесперебойным сообщением. В этом году Правительство РФ утвердило второй этап инвестиционного проекта модернизации инфраструктуры Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожных магистралей. К 2024 году пропускная способность Транссиба и БАМа должна увеличиться в 1,5 раза – до 180 млн тонн в год, – напомнил руководитель Росжелдора Игорь Коваль.

Внимание посетителей привлекли и экспонаты, представленные ФГП ВО ЖДТ: современное боевое обмундирование пожарного, способное выдерживать воздействие экстремальных температур, и модель самоходной дистанционно-управляемой установки LUF-60, предназначенной для проведения действий по тушению пожара в местах, где традиционная тактика тушения неэффективна.

БАМ, Транссиб и другие

О ключевых направлениях модернизации железнодорожной инфраструктуры

Развитие железнодорожной инфраструктуры – одна из ключевых задач Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (КПМИ). В составе КПМИ реализуется ряд масштабных инвестиционных проектов, направленных на улучшение транспортной доступности, повышение мобильности населения страны, увеличение грузооборота, а также развитие транзитного потенциала России.

Росжелдор является ответственным исполнителем по федеральным проектам «Железнодорожный транспорт и транзит» и «Высокоскоростное железнодорожное сообщение», входящим в КПМИ, отвечает за реализацию мероприятий плана по развитию железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла и строительству железных дорог на Крымском полуострове.

Ключевые инициативы КПМИ направлены на увеличение пропускной способности БАМа и Транссиба, железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов. Так, проектом «Железнодорожный транспорт и транзит» предусмотрено сокращение времени перевозки контейнеров железнодорожным транспортом с Дальнего Востока до западной границы России до семи дней, увеличение объема транзитных перевозок контейнеров железнодорожным транспортом в четыре раза.

Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года предусмотрено, что пропускная способность Восточного полигона вырастет в 1,5 раза, до 182 млн тонн в год. Сегодня это один из крупнейших инфраструктурных проектов России. Созданный в 70–80-е годы XX века инфраструктурный задел открыл для отечественных компаний быстрорастущие рынки Азиатско-Тихоокеанского региона, стал надежным транзитным маршрутом, связывающим всю Евразию. Только в рамках модернизации БАМа реконструкции подвергнется в общей сложности более 1450 км пути, предусмотрена модернизация 39 станций, 106 железнодорожных мостов и других объектов.

В 2021 году завершается первый этап реконструкции Восточного полигона, в рамках которого большой объем работ осуществлялся на Дальневосточной железной дороге. В рамках проекта построены второй главный путь на перегоне



Лена-Восточная – Предленский Восточно-Сибирской железной дороги с мостом через реку Лена, мостовой переход через реку Зейя Забайкальской железной дороги. Также введен в эксплуатацию новый однопутный электрифицированный Байкальский тоннель со вторыми главными путями на семи прилегающих перегонах и завершена модернизация Владивостокского тоннеля ДЖВ.

В июне 2021 года было открыто движение по второму пути на участке Кутыкан – Кувыкта БАМа, его длина составила 21 км. Кроме того, было построено 19 искусственных сооружений, в их числе – мост через реку Кованта длиной 465 м, а также 8 металлических и железобетонных мостов длиной от 23 до 44 м. Проведено переустройство линий связи и систем управления движением. Также на БАМе проводились работы на перегонах Курьян – Тында, Олекма – 1945 км, Юктали – Талума, Юктали – Тас-Юрх, где было уложено более 100 км новых путей, десятки стрелочных переводов, построены мосты и другие объекты инфраструктуры. На станции Акур удлинены существующие пути, на станции Тында уложен дополнительный путь, проведено техническое перевооружение систем управления движением.

Паспорт II этапа инвестиционного проекта «Восточный полигон» утвержден распоряжением, которое подписал Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин. Поквартальный график достижения

целевых показателей инвестиционного проекта был сформирован, исходя из структуры грузопотоков, технической оснащенности и технологии работы. Всего в нем 21 контрольный участок. Для каждого из них определены целевые значения пропускной способности (по станциям, перегонам и тяговому электроснабжению), в том числе в грузовых поездах.

Модернизация Восточного полигона позволит российским компаниям ежегодно вывозить дополнительный объем грузов с крупнейших месторождений Сибири в направлении Дальнего Востока, а также будет способствовать развитию промышленных предприятий, созданию рабочих мест, формированию необходимых экономических условий для эффективного и устойчивого развития региона. Таким образом, эффективное функционирование Байкало-Амурской магистрали способно оказать синергетический эффект в смежных отраслях экономики.

КПМИ предполагает развитие не только транспортного коридора «Запад – Восток», но и «Север – Юг». В ближайшей перспективе будет увеличена до 125,1 млн тонн и провозная способность участков магистралей на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна (АЧБ), а прогнозируемый объем перевозок грузов железнодорожным транспортом в адрес портов Северо-Запада достигнет 165,7 млн тонн в год.

Строительство вторых электрифицированных путей на участке от

станции им. Максима Горького до станции Котельниково в Волгоградской области является составной частью масштабного проекта по развитию железнодорожных подходов к морским портам АЧБ, который в последние годы реализует ОАО «РЖД» в рамках КПМИ. В этом году завершили работы на втором пути перегона Горнополянский – Канальная протяженностью 23,1 км, открыт новый железнодорожный мост через Волго-Донской канал. Реализация проекта позволит увеличить объем движения в направлении портов АЧБ с 36 до 154 пар поездов в сутки, повысить скорость движения поездов до 90 км/ч. Всего построено 175 км вторых перегонных путей и 39 км станционных путей, 140 искусственных сооружений, более 90 зданий и пассажирских платформ.

Значительный объем работ запланирован и в рамках инвестпроекта «Комплексная реконструкция станции им. Максима Горького». Эта внеклассная станция сетевого значения входит в список 32 крупнейших сортировочных станций России. Ежедневно отсюда отправляется более 90 грузовых поездов, в том числе более 60 поездов собственного формирования. Проектом предусмотрено строительство соединительных станционных путей и съездов, удлинение существующих путей, а также строительство новой сортировочной системы из 21 пути для сортировки и отправления готовых грузов.

Активное развитие портовых мощностей на северо-западном направлении страны позволит отечественным компаниям экспортировать и импортировать товары, не прибегая к услугам транзита со стороны стран Прибалтики. Для этого необходимо продолжать укреплять железнодорожную инфраструктуру на подходах к портам Северо-Запада.

В 2021 году в границах Октябрьской железной дороги продолжена реализация проекта комплексной реконструкции участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива, а также работы по развитию направления Дмитров – Сонково – Мга, в рамках которых к концу года завершается строительство развязки Турышкино, 50 км, Дуневка, Скнятино, Приданиха и мостов через реки Талая, Медведа и Кабожа.

По оценкам специалистов Института экономики и развития транспорта (ИЭРТ), реконструкция направления Дмитров – Сонково – Мга позволит переключить на него избыточный поездопоток с линии Бабаево – Волховстрой – Мга и обеспечить потребную суммарную пропускную способность этих линий, а в случае необходимости (проведение ремонтных работ, чрезвычайные происшествия) стать дублером этой линии.

В прошлом году по проектам развития и обновления железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Западного бассейна было закончено строительство семи развязок, модернизация семи объектов земполотна участка Дмитров – Сонково – Мга, нового парка в районе станции Каменногорск, строительство III главного пути перегона Вологда-I – Вологда-II (1,4 км), завершено устройство поста секционирования на станции Череповец-2. По станциям Лужская-Генеральная (1-й этап), Лужская-Восточная (1-й этап), участку Лужская-Генеральная – Лужская-Восточная – Лужская-Сортировочная открыто рабочее движение. Продолжены строительно-монтажные работы на станции Лужская-Сортировочная, участках Дмитров – Сонково – Мга, Волховстрой – Мурманск, реконструкция станций на Октябрьской, Горьковской и Северной железных дорогах.

Составной частью КПМИ является и проект «Развитие Московского транспортного узла», призванный обеспечить дополнительную провозную способность и сократить время в пути для пассажиров Москвы и области. Специалисты прогнозируют рост пассажиропотока в пригородном сообщении – с 751,5 млн человек в 2017 году до 850 млн к 2025 году. В настоящий момент ведутся работы по подготовке к запуску новых линий Московских центральных диаметров: МЦД-3 «Ленинградско-Казанский», МЦД-4 «Киевско-Горьковский» и МЦД-5 «Ярославско-Павелецкий».

В 2021 году в Москве планируется построить 8 платформ МЦД, которые станут полноценными вокзалами, а ранее за полтора года возведены 18 таких объектов. Оставшиеся три из пяти линий МЦД запустят до 2025 года. Так, МЦД-3 «Ленинградско-Казанский» планируют запустить в 2023 году, МЦД-4 «Киевско-Горьковский» – в 2023–2024 годах, МЦД-5 «Ярославско-Павелецкий» – в 2024–2025 годах.

Развитие Московских центральных диаметров позволит решить многие проблемы транспортного обеспечения населения столичного региона в связи с прогнозируемым ростом пассажиропотока, снижая нагрузку и на метрополитен, и на улично-дорожную сеть. Для пассажиров сокращается время в пути, создаются комфортные условия перемещения, в том числе за счет снижения загруженности поездов в утренние и вечерние часы пик.





Сто лет на страже отрасли

На службе как в бою

Об истории становления ведомственной охраны железнодорожного транспорта России

В этом году Федеральное государственное предприятие «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации» отмечает столетний юбилей. Днем образования военизированной охраны считается 9 декабря 1921 года, когда по инициативе наркома путей сообщения Ф.Э. Дзержинского ВЦИК и Совет труда и обороны РСФСР приняли «Декрет об организации охраны складов, пакгаузов и кладовых, а равно сооружений на железнодорожных и водных путях». Обстановка, сложившаяся в стране после революции и Гражданской войны, была непростой. Решение правительства молодой Советской республики было продиктовано самой жизнью: специальные формирования должны были защищать от преступного и бандитского разгула главные транспортные пути страны – железные дороги.

На основании приказа НКПС СССР от 16 марта 1928 года № 218 «О проведении военизации охраны путей сообщения» Охрана путей сообщения была преобразована в Стрелковую охрану путей сообщения.

В 1930-е годы близость железной дороги к государственной границе возлагала на работников отряда военизированной охраны, дислоцировавшегося на Дальнем Востоке, особую ответственность. После захвата Японией Маньчжурии случаи диверсий и нападения на железнодорожные объекты стали обычным делом.

Подразделения военизированной охраны участвовали в боях с басмачами и крупными бандами, а также действовали совместно с пограничниками и Красной армией в период советско-китайского вооруженного конфликта на Китайско-Восточной железной дороге при обеспечении военных и специальных операций.

Одновременно работники подразделений охраны участвовали в решении мирных задач. Так, с 1 октября 1932 года в обязанности военизированной охраны входили задержание, санобработка, организация питания и досуга детей-беспризорников, скитавшихся по железным дорогам. Для поиска детей была организована особая дозорная служба, в штат которой введены педагоги-воспитатели. По инициативе стрелков и командиров при казармах подразделений охраны из беспризорных создавались отдельные группы, в которых обучали подростков различным профессиям. Благодаря этим мерам удалось спасти тысячи юных жизней, помочь мальчишкам и девочкам, оставшимся без родителей и семейного крова.

В августе 1932 года произошло слияние Стрелковой охраны путей сообщения и Военизированной пожарной охраны НКПС. К задачам стрелковой охраны добавилось поддержание порядка на перронах станций, в зданиях вокзалов и у билетных касс.

Работники военизированной охраны вписали немало ярких страниц в летопись своего ведомства на всех исторических этапах развития страны: в годы Гражданской войны, первых пятилеток, Великой Отечественной войны, послевоенный период и в непростые 90-е.

Железнодорожники внесли огромный вклад в дело разгрома гитлеровских захватчиков. С самого начала Великой Отечественной войны работа железнодорожного транспорта была подчинена обеспечению воинских перевозок, бесперебойной и быстрой доставке



грузов для нужд армии. В короткий срок работники отрасли сумели в два-три раза увеличить пропускную способность железнодорожной сети. Не последнюю роль в достижении этой цели играла военизированная охрана. Многие работники были мобилизованы в действующую армию или ушли на фронт добровольцами. Совместным приказом НКВД и НКПС СССР от 25 декабря 1941 года существующая Стрелковая охрана НКПС была передана в ведение НКВД, куда перешла и большая часть личного состава охранных отрядов.

Также в НКПС организовали вооруженную вахтерскую охрану штатом 12 тыс. человек. Значительную часть вахтеров составляли женщины. Для укрепления дисциплины и порядка на территории, которая находилась под контролем службы охраны, был введен особый пропускной режим на всех объектах транспорта. Военизированная пожарная охрана была переименована в Военизированно-пожарную охрану НКПС.

В условиях военного времени стрелковые подразделения охраняли важнейшие объекты, а также грузы в парках станций и в пути следования, осуществляли пропускной режим, боролись с незаконным проездом в товарных поездах. Пожарные подразделения не только ликвидировали пожары, но и проводили пожарно-профилактическую работу на железнодорожном транспорте, формировали и обучали добровольные пожарные дружины.

Родина высоко оценила беззаветный подвиг работников военизированной охраны, тысячи из

них были награждены почетными орденами и медалями. Гордостью подразделений являются Герои Советского Союза, прошедшие Великую Отечественную войну и в разные годы служившие в рядах ведомственной охраны: Н.А. Васильев, А.Г. Вавилов, Е.А. Ключников, Г.И. Сурнин, С.Г. Мухортов, С.Г. Сафонов и другие.

Важной вехой в истории становления военизированной охраны стал 1946 год, когда Народный комиссариат путей сообщения был преобразован в Министерство путей сообщения. С сентября того же года охрана грузов в пути следования, в парках станций и на крупных грузовых дворах, а также важнейших объектах железнодорожного транспорта стала осуществляться военизированной охраной Министерства путей сообщения СССР, и впоследствии военизированная охрана МПС СССР стала единственной вооруженной охраной железных дорог. После войны для борьбы с хищениями на железнодорожном транспорте были созданы подвижные оперативные группы из командного состава и бойцов в целях систематического патрулирования на установленных участках, станциях и перегонах. В 1949 году для личного состава введены звания и специальная форма одежды.

История ФГП ВО ЖДТ России насыщена примерами самопожертвования, трудовой доблести, мужества и героизма руководителей и специалистов, стрелков и пожарных, которые в суровые годы войны и мирные будни с честью выполняли и выполняют свой долг. Среди них, к примеру, особое место



занимает имя генерал-лейтенанта Юрия Васильевича Бабанского, участника пограничного конфликта между СССР и КНР на острове Даманский.

2 марта 1969 года вторгшиеся на советскую территорию китайские провокаторы из засады расстреляли вышедшую им навстречу группу пограничников во главе с начальником заставы старшим лейтенантом И.И. Стрельниковым. Обладая лидерскими качествами и хорошими стрелковыми навыками, младший сержант Юрий Бабанский взял на себя командование группой оставшихся на заставе пограничников и повел их в атаку, сумев дать отпор многократно превосходящим силам противника.

Уже после боя Ю.В. Бабанский более десяти раз ходил в разведку на остров: с поисковой группой нашел расстрелянную группу И.И. Стрельникова и под дулами автоматов и пулеметов противника организовал их эвакуацию. За героизм и отвагу, проявленные при защите государственной границы СССР, Указом Президиума Верховного Совета СССР от 21 марта 1969 года Бабанскому Юрию Васильевичу присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда».

В 1995 году неблагоприятная обстановка фиксировалась в регионах Северного Кавказа, Забайкалья и на железных дорогах: Кемеровской, Калининградской, Московской, Свердловской, Приволжской и Октябрьской, где хищения грузов составляли от 65% до 95% общих потерь от несохраненных перевозок грузов. Например, на Забайкаль-

ской железной дороге сводные группы стрелковых подразделений военизированной охраны МПС осуществляли борьбу с массовыми хищениями грузов, грабежами, разбойными нападениями, совершаемыми в том числе с применением огнестрельного оружия на перегонах и в парках железнодорожных станций (Забайкальск, Борзя, Карымская и др.).

В 1994–1996 годах более 800 работников стрелковых и пожарных подразделений военизированной охраны МПС России выполняли служебные обязанности в условиях восстановления конституционного порядка в Чеченской Республике и на прилегающих к ней территориях Российской Федерации, отнесенных к зоне вооруженного конфликта. При исполнении служебных обязанностей шесть работников ведомственной охраны героически погибли, ранения получили 19 человек. За проявленные мужество и героизм 24 работника были награждены высокими правительственными наградами.

14 апреля 1999 года был принят Федеральный закон № 77 «О ведомственной охране», направленный на ликвидацию системы военизированной охраны как не соответствующей новым экономическим условиям. 4 января 2001 года Правительство РФ утвердило положение, в соответствии с которым на базе военизированной охраны МПС России была создана ведомственная охрана МПС России. В статье 23 Федерального закона от 10 января 2003 года № 17 «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» была закреплена правовая обязанность ведомственной охраны по охране наиболее важных объектов железнодорожного транспорта общего пользования.

Проходят годы, но главные задачи ведомственной охраны всегда остаются неизменными – защита охраняемых объектов железнодорожного транспорта, сохранность грузов и обеспечение пожарной безопасности. С учетом масштабов и значимости вопросов, решаемых ФГП ВО ЖДТ России, предприятие специальным указом Президента РФ от 29 декабря 2006 года внесено в перечень стратегических. Тем самым подтверждена его особая роль, состоящая в необходимости выполнения важных государственных задач.

В настоящее время под круглосуточной охраной стрелков предприятия находятся почти 2,5 тыс. объектов железнодорожного транспорта. Разъездными стрелками ежедневно сопровождается более 4 тыс. поездов с номенклатурными грузами. В работе стрелковых подразделений широко используются технические средства охраны и свыше 2,2 тыс. служебных собак.





На страже стальных магистралей

ФГП ВО ЖДТ России – стратегическое предприятие, выполняющее важные государственные задачи

Функционирование железнодорожного транспорта представляет собой сложный и специфический процесс, стабильность которого зависит от слаженной работы всех его участников. Работа подразделений ФГП ВО ЖДТ органично вписана в технологию грузовых перевозок, в систему обеспечения безопасности движения и другие элементы перевозочного процесса, а выполнение поставленных перед предприятием задач напрямую зависит от эффективного взаимодействия со структурами ОАО «РЖД» на разных уровнях. История становления ФГП ВО ЖДТ России в качестве современного предприятия обусловлена необходимостью профессионально и оперативно решать сложные задачи, реагируя на вызовы времени.

В апреле 2003 года в структуре МПС России создано федеральное государственное предприятие «Ведомственная охрана Министерства путей сообщения Российской Федерации» (ФГП ВО МПС России), а на железных дорогах вместо служб ведомственной охраны – 17 филиалов указанного предприятия. Позднее в связи с ликвидацией МПС России и в соответствии с распоряжением Правительства РФ № 432р от 18 апреля 2005 года ФГП ВО МПС России было передано в ведение Федерального агентства железнодорожного транспорта. 20 мая 2005 года приказом Росжелдора № 19 ФГП ВО МПС России переименовано в федеральное государственное предприятие «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации».

Результаты работы ведомственной охраны железнодорожного транспорта находятся под постоянным вниманием руководства Министерства транспорта РФ и Росжелдора. За последние годы принят целый ряд нормативно-правовых документов (постановлений и распоряжений Правительства РФ, приказов Минтранса России и Росжелдора) во всех сферах деятельности предприятия, направленных на повышение эффективности использования производственного потенциала, совершенствование процессов управления, усиление контроля, внедрение инноваций.

В соответствии с положением о ведомственной охране Федерального агентства железнодорожного транспорта ФГП ВО ЖДТ России обеспечивает:

- защиту наиболее важных объектов железнодорожного транспорта;
- охрану специальных, опасных и наиболее ценных грузов, перевозимых железнодорожным транспортом;
- транспортную безопасность на железнодорожном транспорте;
- пожарную безопасность и участие в ликвидации ЧС на железнодорожном транспорте.

В статье 23 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» закреплена ключевая обязанность ФГП ВО ЖДТ России – охрана объектов железнодорожной инфраструктуры:

мостов, тоннелей, виадуков, парков железнодорожных станций и т. д. Таких объектов в настоящее время на железной дороге насчитывается порядка 2400, из них 1900 являются для ОАО «РЖД» наиболее важными.

В современных экономических условиях главными факторами, определяющими привлекательность транзитного международного маршрута, являются высокая скорость доставки и гарантированная сохранность груза. Высокую скорость обеспечивает ОАО «РЖД». Гарантированную сохранность груза – ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации, которая является базовой основой обеспечения безопасной перевозки грузов на железнодорожном транспорте. Сопровождение специальных, опасных и наиболее ценных грузов осуществляется стрелками по охране и сопровождению грузов, штатная численность которых превышает 14 тыс. человек.

Одним из главных преимуществ ведомственной охраны железнодорожного транспорта является наличие групп быстрого реагирования и сменных пунктов на всей сети железных дорог, на которых наряды передают груз для дальнейшего сопровождения по участкам обслуживания. Это позволяет обеспечить качественное и непрерывное сопровождение вагонов от Дальнего Востока до границы с Белоруссией или Финляндией. Подобной инфраструктурой не располагают другие охранные организации.

В последние годы предприятие активно внедряет для охраны грузов современные технические средства и автоматизированные системы безопасности, построенные с использованием спутниковых навигационных систем ГЛОНАСС/GPS. Электронное

запорно-пломбировочное устройство легко устанавливается на любом типе транспортного средства (вагоне, контейнере, цистерне) и не нарушает их габарита. В случае попытки проникновения оно в реальном режиме времени передает диспетчеру ведомственной охраны тревожный сигнал с указанием точного времени и координат места происшествия для принятия соответствующих мер (например, направления группы быстрого реагирования).

Применение данных изделий сегодня позволяет в полной мере обеспечить мониторинг используемых маршрутов, выявить наиболее криминогенные участки, осуществить оперативные меры реагирования и, самое главное, повысить безопасность грузовых железнодорожных перевозок. Динамично реагируя на изменяющуюся конъюнктуру рынка железнодорожных перевозок, ведомственной охраной железнодорожного транспорта совместно с Координационным советом по Трансевразийским перевозкам разработан и предложен к реализации международный проект «Охранный поезд», который предусматривает комплекс услуг, гарантирующих безопасную доставку грузов из Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу и обратно с использованием спутниковых навигационных систем ГЛОНАСС/GPS.

Операторам, грузовладельцам предоставляется комплекс услуг по сопровождению и охране грузов, перевозимых в контейнерных поездах, и отдельных грузов вне зависимости от их номенклатуры, а также мониторингу их продвижения в пути следования по территориям России, Белоруссии, Казахстана, Узбекистана, Кыргызстана, а в перспективе Китая,

Афганистана, Польши и стран Балтии. За минувший год под охраной электронных устройств проследовали 40 тыс. вагонов и контейнеров. Случаев краж из вагонов, оснащенных электронными устройствами, допущено не было.

В настоящий момент профилактическую работу на перегонах и станциях осуществляют 395 штатных специализированных групп численностью 8 тыс. работников, имеющих современное вооружение и оснащение. Средняя протяженность участка ответственности, приходящаяся на одну совместную специализированную группу, в среднем составляет 220 км железнодорожного пути.

С сентября 2014 года ФГП ВО ЖДТ России наделено полномочиями подразделения транспортной безопасности, которое вправе осуществлять защиту объектов железнодорожной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. Такая работа проводилась, в частности, на протяжении всего 2019 года, когда предприятие выполняло задачи по обеспечению транспортной безопасности на 121 объекте и 48 вокзальных комплексах страны, в первую очередь в рамках подготовки и проведения XXIX Всемирной зимней универсиады в Красноярске. Так, ежемесячно работниками ведомственной охраны, а также при их участии идентифицировалось около 250 предметов, запрещенных к проносу в зону транспортной безопасности.

Не менее ответственной задачей деятельности ФГП ВО ЖДТ России является регулярная профилактика пожаров на объектах защиты ОАО «РЖД». Руководствуясь Регламентом организации и осуществления профилактики пожаров на стационарных объектах и железнодорожном

подвижном составе ОАО «РЖД», работники ведомственной пожарной охраны осуществляют пожарно-технические обследования более 82 тыс. единиц железнодорожного подвижного состава на более чем 83 тыс. стационарных объектах и на более чем 85 тыс. км полос отвода железных дорог.

Только за 9 месяцев текущего года проведено 342 940 пожарно-технических обследований подвижного состава, выявлено 67 617 нарушений требований пожарной безопасности, из которых устранено 55 534 (82,13 %), выдано 3334 предписания о приостановлении эксплуатации. При проведении этой работы особое значение имели:

- проверки противопожарного состояния тягового, моторвагонного, скоростного и специального подвижного состава в период весеннего и осеннего комиссионных осмотров;
- проверки пассажирских вагонов в период массовых летних пассажирских перевозок, в том числе перевозок детей к местам летнего отдыха.

Итоги работы предприятия в последние годы наглядно подтверждают историческую целесообразность создания, дальнейшего развития и укрепления федерального государственного предприятия «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации».

Руководство транспортной отрасли выражает твердую уверенность, что коллектив предприятия способен успешно решить любые возложенные на него задачи и обеспечить защиту объектов железнодорожной инфраструктуры, охрану перевозимых грузов и пожарную безопасность всего железнодорожного комплекса страны.





Спасая жизнь людей

Обеспечение пожарной безопасности – важное направление деятельности ФГП ВО ЖДТ России

История охраны стальных магистралей богата примерами героизма, проявленного работниками службы в мирное время. Год назад в музее Федерального агентства железнодорожного транспорта прошло торжественное открытие мемориальной доски «Навечно в строю» в память о работниках ведомственной охраны железнодорожного транспорта, погибших при исполнении служебных обязанностей.

На работников ведомственной охраны отраслью возложена ответственная задача – обеспечивать пожарную безопасность на железнодорожном транспорте. Самоотверженно рискуя собой, работники предприятия участвуют в ликвидации аварий и последствий стихийных бедствий, а также тушении пожаров, осуществляют пожарную профилактику на стационарных объектах и подвижном составе. Боевые расчеты пожарных поездов филиалов ФГП ВО ЖДТ России нередко привлекаются для оказания помощи МЧС России.

Штатная численность работников, обеспечивающих тушение пожаров и ликвидацию чрезвычайных ситуаций, составляет почти 10 тыс. человек. В постоянной боевой готовности находятся 313 пожарных поездов. Предназначение ФГП ВО ЖДТ России для целей тушения пожаров и участия в ликвидации последствий ЧС на железнодорожном транспорте закреплено приказами Росжелдора от 7 февраля 2008 года № 46 «Об утверждении Порядка организации деятельности ведомственной охраны железнодорожного транспорта РФ» и от 21 сентября 2010 года № 400 «Об утверждении Порядка организации деятельности ведомственной охраны Федерального агентства железнодорожного транспорта».

В наши дни трудно представить железную дорогу, которая не охраняется от пожаров. 100 лет – это огромная дистанция пути, и создание пожарных поездов является неотъемлемой частью истории развития железных дорог России. Еще в 1918 году В.И. Ленин подписал декрет Совета народных комиссаров «Об организации государственных мер по борьбе с огнем», который сыграл значительную роль в деле становления и развития пожарной охраны страны. До этого момента целостной системы предупреждения и тушения пожаров на железнодорожном транспорте как таковой не существовало. Задача тушения пожаров в подвижном составе возлагалась на локомотивные бригады, а пожары на стационарных объектах в основном ликвидировались территориальной пожарной охраной. При этом приемы и способы тушения ограничивались довольно скудным арсеналом пожарно-технических средств и оборудования.

В 1918 году при Народном комиссариате путей сообщения была создана часть пожарной охраны на правах отдела. Положением «О пожарной охране железнодорожного транспорта» предусматривалось создание пожарных частей

при Центральном управлении тяги НКПС, на железных дорогах и эксплуатационных отделениях при службе тяги. На узлах и крупных станциях создавались пожарные команды, а на небольших промежуточных станциях и отдельных объектах – пожарные посты.

В 1921 году Совет труда и обороны обязал Центральную комиссию при НКВД по борьбе с пожарами организовать районные и участковые тройки (транспожартройки) на линиях железных дорог для проведения срочных противопожарных мер и борьбы с пожарами. 15 мая 1921 года на железных дорогах страны начали свою деятельность первые 7 пожарных поездов. Они стояли на боевом дежурстве в Москве, Смоленске, Курске, Вологде, Бологом, Самаре и Екатеринбурге.

С этого момента началась эпоха создания пожарных поездов на железнодорожном транспорте. Пожарный поезд того времени имел на вооружении паровую машину или мотопомпу, два бака для воды общей емкостью 1500 ведер и 1000 метров пожарных рукавов. В зону ответственности каждого из них входили по 5–6 губерний. На организацию дежурных пожарных поездов в порядке чрезвычайных расходов была отпущена довольно значительная по тем временам сумма – 500 млн руб. В результате принятых мер число пожаров на железных дорогах снизилось с 3718 в 1920 году до 2369 – в 1922 году.

Сегодня пожарные составы – это специализированные поезда, выполняющие множество задач по борьбе с огнем, спасению людей и имущества и проведению аварийно-спасательных работ. Пожарные поезда по постановлению Правительства РФ от 30 декабря 2003 года № 794 «О единой государственной системе предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуа-

ций» отнесены к силам и средствам единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций. То есть они аттестованы в установленном порядке как аварийно-спасательные формирования и допущены к проведению аварийно-спасательных работ, связанных с тушением пожаров.

В состав каждого современного пожарного поезда входит вагон-насосная станция (ВНС), предназначенная для размещения боевого расчета (дежурной смены), пожарной техники и специального аварийно-спасательного оборудования, а также две цистерны-водохранилища (ЦВ) для размещения запаса воды (по 60 тонн каждая). Общий объем средств тушения огня составляет 120 тонн воды и 5 тонн пенообразователя. Типовой боевой расчет пожарного поезда состоит из пяти человек. Все пожарные поезда оснащены системой спутниковой навигации ГЛОНАСС, что позволяет контролировать их местонахождение, а также маршрут и время их продвижения к месту пожара и обратно.

Привлечение поездов для тушения пожаров в населенных пунктах и на объектах, не входящих в инфраструктуру железнодорожного транспорта, осуществляется на основании утвержденных руководителем высшего исполнительного органа государственной власти субъекта РФ и главой муниципального образования планов привлечения сил и средств пожарно-спасательных гарнизонов. При этом расписание их выезда на тушение пожаров и проведение аварийно-спасательных работ согласовывается с железными дорогами и с филиалами ФГП ВО ЖДТ России в пределах их тактико-технических возможностей.

С 1 января по 30 сентября 2021 года боевые расчеты пожарных

поездов участвовали в тушении пожаров 472 раза, из них на стационарных объектах – 13 раз, на железнодорожном подвижном составе – 52 раза, в полосе отвода железных дорог – 126 раз. Они 280 раз оказывали помощь в тушении природных очагов возгорания территориальным пожарным подразделениям МЧС России, пожаров в населенных пунктах и на объектах, не входящих в инфраструктуру железнодорожного транспорта. В ходе тушения пожаров работниками ФГП ВО ЖДТ России спасено материальных ценностей на сумму более 864 млн руб. Также боевые расчеты пожарных поездов 138 раз участвовали в ликвидации чрезвычайных ситуаций.

Для совершенствования практических навыков и поддержания высокой профессиональной подготовки работников боевыми расчетами пожарных поездов совершено 374 выезда на проведение пожарно-тактических занятий и учений. Как показывает практика, данная подготовка дает положительные результаты при защите инфраструктуры железнодорожного транспорта и оказании помощи пожарным подразделениям МЧС России в тушении пожаров.

Примером того являются природные пожары в период объявления режима ЧС в субъектах РФ. В июле текущего года в Республике Карелия при тушении природного пожара были задействованы масштабные силы и средства при участии МЧС России, Министерства обороны, Министерства лесного хозяйства и Минтранса России в лице филиала ФГП ВО ЖДТ России на Октябрьской железной дороге. Пожарные поезда принимали участие в ликвидации природных пожаров в пяти районах республики: Пряжинском, Суоярвском, Беломорском, Муезерском и Сегежском, где об-

щая площадь пожаров составила более 365 тыс. м². В тушении пожаров участвовало 110 работников пожарных поездов, проложено более 4800 метров рукавных линий, израсходовано более 5,4 тыс. тонн воды. Смена боевых расчетов, которые прибывали со значительных расстояний (более 400 км), проводилась непосредственно на месте работ.

За профессионализм и оперативность, проявленные при оказании помощи в ходе ликвидации пожаров на территории Карелии, главой республики были награждены благодарственными письмами 16 работников ведомственной пожарной охраны ФГП ВО ЖДТ России.

В августе 2021 года в связи с осложнением обстановки с природными пожарами на территории Республики Мордовия и Нижегородской области был объявлен режим ЧС. По решению ГУ МЧС России по Нижегородской области в рамках РСЧС на оказание помощи территориальным подразделениям пожарной охраны в Мордовском заповеднике и для защиты железнодорожного пути в направлении города Сарова были направлены пожарные поезда станций Красный Узел, Арзамас-2 и Нижний Новгород – Сортировочный филиала ФГП ВО ЖДТ России на Горьковской железной дороге.

Боевым расчетом пожарного поезда станции Арзамас-2 при движении по горящему железнодорожному перегону в поселок Стекланный в непосредственной близости от железнодорожного пути был обнаружен трактор, в кабине которого практически в бессознательном состоянии находился водитель. Боевой расчет пожарного поезда доставил пострадавшего в вагон-насосную станцию, где ему была оказана первая медицинская помощь, после чего тракториста передали в оперативный штаб ГУ МЧС России по Нижегородской области.

Это лишь некоторые из многих эпизодов, когда боевые расчеты пожарных поездов ФГП ВО ЖДТ России с честью выполняют поставленные перед ними задачи. Благодаря совместной работе пожарных подразделений МЧС России и ФГП ВО ЖДТ России не допускается распространение огня на объекты инфраструктуры ОАО «РЖД», минимизируются сбои в графике движения поездов. В июне 2021 года в торжественной обстановке прошло вручение наград Минобороны России работникам филиала предприятия на Московском железной дороге, принимавшим активное участие в организации движения и подаче пожарных поездов к месту тушения очагов пожара в воинской части Рязанской области, а также эвакуации населения близлежащих населенных пунктов в октябре 2020 года. Мероприятие прошло возле недавно открытого памятника пожарному, державшему на руках спасенного ребенка, – скульптурной композиции, посвященной отваге и мужеству тех, кто приходит на помощь и порой ценой собственной жизни спасает других людей.



Любую отведут угрозу

В приоритете — обеспечение транспортной безопасности, охрана железнодорожных грузов и объектов

Железные дороги России в силу своей протяженности, открытости инфраструктуры, географических, климатических и социальных особенностей регионов продолжают оставаться объектами различного рода криминальных посягательств и незаконного вмешательства в перевозочный процесс. Анализ результатов борьбы с преступлениями в сфере грузовых перевозок на железнодорожном транспорте показывает, что наиболее актуальными сегодня остаются вопросы обеспечения сохранности грузов. Тем не менее зачастую основная угроза возникает и из-за присутствия на объектах посторонних лиц, которые пытаются вмешаться в работу железных дорог.

Вот почему государство уделяет повышенное внимание вопросам надежного функционирования железнодорожного транспорта и обеспечению сохранности перевозимых грузов. Эта ответственная и почетная задача поручена ФГП ВО ЖДТ России, которое обладает развитой инфраструктурой, силами, средствами и опытом для выполнения поставленных государством задач. ФГП ВО ЖДТ России, учредителем которого является Федеральное агентство железнодорожного транспорта, осуществляет защиту наиболее важных объектов железнодорожного транспорта от противоправных посягательств, обеспечивает охрану грузов, в том числе специальных, в пути следования и на железнодорожных станциях.

Возросший грузооборот, высокая стоимость перевозимых грузов и расширение их ассортимента требуют принятия надежных мер по обеспечению защиты и сохранности при их транспортировке. Одной из основных задач, возложенных на ФГП ВО ЖДТ России постановлением Правительства РФ от 27 июня 2009 № 540 «Об утверждении Положения о ведомственной охране Федерального агентства железнодорожного транспорта», является сопровождение и охрана грузов в пути следования и на железнодорожных станциях.

На сегодняшний день силами ФГП ВО ЖДТ России с использованием боевого стрелкового оружия и специальных средств осуществляется охрана почти 2 тыс. наиболее важных объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта, среди которых мосты и тоннели, центры управления, парки станций и другие объекты, обеспечивающие технологическую устойчивость перевозочного процесса. Указанные объекты в мирное и военное время имеют стратегическое значение для поддержания мобилизационной готовности и обороноспособности государства. На вооружении подразделений состоит более 30 тыс. единиц огнестрельного боевого оружия.

В 2020–2021 годах в ведомственной охране железнодорожного транспорта началось усиление постов охраны объектов специально обученными караульными собаками: кавказскими, восточно-европейскими и бельгийскими овчарками. Сегодня в работе используются более 2,2 тыс. служебных собак.

Охрана территории с собаками при условии правильной ее организации позволяет практически полностью исключить проникновение злоумышленников и обеспечить полную сохранность имущества. Оработка навыков задержания нарушителей, поиск запрещенных предметов и практическая тренировка по обучению собак специалистами служебного собаководства предприятия проводятся в филиалах ведомственной охраны на постоянной основе.

Будучи подразделением транспортной безопасности, ФГП ВО ЖДТ России осуществляет защиту 171 объекта транспортной инфраструктуры и транспортных средств



от актов незаконного вмешательства, среди которых железнодорожные станции, посты ЭЦ, мосты и тоннели.

Особое место отводится защите железнодорожного перехода через Керченский пролив путем выставления 192 постов охраны и транспортной безопасности.

За последнее десятилетие подразделения предприятия принимали участие в обеспечении охраны и защиты ряда важных объектов транспортной инфраструктуры олимпийского значения в Сочи и других городах проведения чемпионатов мира и Европы по футболу. В течение 2019 года предприятие выполняло задачи по обеспечению транспортной безопасности на 121 объекте и 48 вокзальных комплексах, в том числе в период подготовки и проведения XXIX Всемирной зимней универсиады в Красноярске и Казани.

В декабре 2018 года федеральное государственное предприятие «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации» было внесено в Реестр аттестующих организаций Росжелдора и получило свидетельство об аккредитации на право проведения аттестации работников сторонних организаций по различным категориям сил обеспечения транспортной безопасности.

С тех пор неотъемлемой частью организации защиты объектов транспортной инфраструктуры от

актов незаконного вмешательства в ФГП ВО ЖДТ России является подготовка и аттестация работников филиалов предприятия в качестве сил обеспечения транспортной безопасности, которая проводится во взаимодействии с территориальными управлениями Федерального агентства железнодорожного транспорта.

Большая совместная работа проведена ФГП ВО ЖДТ России и филиалами ОАО «РЖД» по реализации распоряжения Правительства РФ № 3625-р от 29 декабря 2020 года «Об утверждении перечня наиболее важных объектов железнодорожного транспорта общего пользования, подлежащих охране подразделениями ведомственной охраны Росжелдора». На основе результатов проведенных комиссионных обследований объектов сформированы перечни объектов, подлежащих охране и защите в следующем году.

Ежегодно нарядами охраны сопровождают и охраняется более 2 млн вагонов, из которых 1,7 млн составляют опасные грузы, и 370 тыс. контейнеров с опасными, специальными и дорогостоящими грузами на миллиарды рублей. Ежедневно под охраной стрелков находится более 60 тыс. вагонов и контейнеров с охраняемыми грузами. Даже в самых непростых условиях ведомственная охрана железнодорожного транспорта сохраняет положительную динамику в профилактике краж перевозимых грузов.



Наличие подразделений ФГП ВО ЖДТ России на всей сети железных дорог от Калининграда до Сахалина позволяет клиентам отправить груз под охраной абсолютно с любой станции, расположенной на территории РФ.

Большинство угроз можно исключить или минимизировать за счет строгого соблюдения технологического процесса в железнодорожных перевозках. Большая роль в решении задач по обеспечению устойчивого и безопасного функционирования транспортного комплекса, а также по борьбе с преступными посягательствами на перевозимые грузы и имущество организаций железнодорожного транспорта отводится слаженной совместной работе органов внутренних дел на транспорте и ведомственной охраны железнодорожного транспорта.

Ежегодно совместно с органами внутренних дел на транспорте (ГУТ МВД России) в целях предупреждения и пресечения преступных посягательств на охраняемые объекты планируются и проводятся на сети железных дорог оперативно-профилактические мероприятия «Нефтепродукты», «Металл», «Грузы» и другие.

Профилактическую работу по предупреждению правонарушений на перегонах и станциях осуществляют 395 штатных специализированных групп, в которых задействовано более 8 тыс. работников ФГП ВО ЖДТ России с участием сотруд-

ников органов внутренних дел на транспорте.

В целях борьбы с посягательствами на перевозимые грузы на наиболее криминогенных участках сети железных дорог за счет собственных средств предприятия созданы и действуют 49 групп быстрого реагирования общей численностью около 1 тыс. человек, оснащенные автотранспортом повышенной проходимости, современными средствами оперативной связи, фото- и видеотехникой и необходимой экипировкой.

Указанными группами ежегодно выявляется и пресекается от 8 до 10 тыс. посягательств на объекты железнодорожного транспорта и грузы.

Безопасное следование высокоскоростных и скоростных поездов обеспечивает 61 опорный пункт охраны, их работниками выявляется и удаляется из полосы отвода железных дорог до 450 правонарушителей еженедельно.

За прошедшее столетие работники предприятия внесли значительный вклад в дело защиты стальных магистралей страны и накопили огромный потенциал для дальнейшего развития отрасли. Сегодня ФГП ВО ЖДТ России – это надежное предприятие, способное выполнить исторически поставленные задачи по защите охраняемых объектов, сопровождению перевозимых грузов и обеспечить транспортную и пожарную безопасность на всем протяжении российских железных дорог.



В 2021 году на первый курс по программам высшего и среднего профессионального образования в университеты путей сообщения, подведомственные Федеральному агентству железнодорожного транспорта, было зачислено 36 тыс. студентов. Из них более 20 тыс. студентов поступили на бюджетные места. В числе наиболее популярных среди абитуриентов программ обучения, к примеру, такие: «Эксплуатация железных дорог», «Системы обеспечения движения поездов», «Инфокоммуникационные системы и технологии», «Строительство, эксплуатация, восстановление и техническое прикрытие автомобильных дорог, мостов и тоннелей», «Информатика и вычислительная техника».

Для того чтобы адекватно отвечать на вызовы времени, система подготовки кадров для железнодорожного транспорта совершенствуется, стремясь повысить свою эффективность. Активная цифровизация всех отраслей экономики, в особенности транспортной, позволяет оперативно корректировать учебные планы под запросы обучающегося и его потенциального работодателя. Новые направления подготовки открываются прежде всего с учетом интересов крупнейшего из них – ОАО «РЖД».

В настоящий момент усилия Росжелдора направлены на приведение отраслевой системы подготовки кадров в соответствие с современными потребностями железнодорожных предприятий. Упор в ней делается на подготовку высококвалифицированных кадров в условиях инновационного развития железнодорожного транспорта.

Только за последний год во всех университетах путей сообщения открыто 29 новых направлений подготовки, включая и бакалавриат, и магистратуру, по разным профилям. Так, в Уральском государственном университете путей сообщения появилось направление подготовки «Технология транспортных процессов» по профилю «Цифровой транспорт и логистика», «Менеджмент» по профилю «Инновационные технологии управления на транспорте». В Ростовском государственном университете путей сообщения открылось направление подготовки «Системное программирование и технологии искусственного интеллекта». В этом году студенты приступили к изучению информационных и коммуникационных технологий в сфере проектирования, разработки, внедрения и эксплуатации средств вычислительной техники и информационных систем, управления их жизненным циклом. Кстати, больше всего новых направлений подготовки в этом году открыто именно в РГУПС – девять.

Сегодня упор на цифровые технологии в образовательной отрасли – это мировой тренд. В период пандемии отраслевое образование стало одной из первых отраслей, которым пришлось оперативно перестраиваться, апробируя возможности внедрения передовых инновационных технологий и дистанционных форм обучения. К примеру, в Дальневосточном государственном университете путей сообщения с 2019 года работает лаборатория беспилотных и цифровых технологий. Студенты, используя специальное оборудование, могут визуализировать объекты строительства и реконструкции в виде 3D-объектов с анализом проблемных мест.

Не случайно тренажеры с использованием технологии виртуальной реальности, разработанные в Петербургском, Ростовском и Иркутском университетах путей сообщения на стенде Росжелдора на Транспортной неделе – 2021. Одна из инноваций – виртуальный тренажер «Осмотрщик вагонов», позволяющий отработать практические навыки в процессе освоения рабочей специальности.

Виртуальный тренажер «Осмотрщик вагонов» активно используется преподавателями РГУПС в учебном процессе. В ходе его использования оператор обучается регламенту осмотра, запоминает основные позиции, их порядки и типовые неисправности элементов. Также тренажер предоставляет возможность прослушивания лекционного материала, когда пользо-

Реактивный ресурс

В подготовке специалистов железнодорожные вузы ориентируются на запросы работодателей



ватель получает минимально необходимую информацию по каждому элементу и позиции осмотра. Благодаря использованию технологии виртуальной реальности обучающийся осваивает методику осмотра труднодоступных элементов и правила использования регламентированных инструментов.

Уровень материально-технической базы любого вуза – основа качественного образования. В университетах путей сообщения, помимо текущего и капитального ремонта корпусов, кампусов, регулярно ведется работа по оснащению оборудования лабораторий и научных центров. Например, до конца 2021 года в Самарском государственном университете путей сообщения будет создан Центр компетенций по внедрению BIM-технологий для проектирования объектов железнодорожного транспорта. В этом же вузе сейчас идут работы по оснащению лаборатории по поиску новых возможностей применения альтернативных видов топлива на транспорте. Также в СамГУПС создана лаборатория сквозных цифровых технологий на транспорте,

предназначенная для проведения научных исследований по развитию алгоритмов и методов обработки информации и управления в области транспорта с использованием технологий искусственного интеллекта, виртуальной и дополненной реальности, «Интернета вещей», обработки больших данных с целью их адаптации к условиям работы на РЖД. На базе СГУПС был введен в эксплуатацию новый корпус Сибирского научно-исследовательского института мостов.

В 2021 году РГУПС вошел в список университетов, где будет реализована программа стратегического академического лидерства «Приоритет 2030». В университете планируется модернизировать научную базу по четырем стратегическим проектам: «Развитие высокоскоростного железнодорожного сообщения и магнитолевитационных технологий», «Безопасная транспортная экосистема магистральной инфраструктуры», «Развитие объектов транспортной инфраструктуры в арктической зоне России» и «Цифровая экосистема интеллектуальных приоритетов для транспор-

та и логистики». На базе РГУПС планируется создание научно-исследовательской лаборатории, где будут разрабатываться инновационные, готовые к внедрению технологические и цифровые решения в рамках жизненного цикла объектов транспортной инфраструктуры в особых условиях. Обновленная научно-производственная база позволит сотрудникам университета совместно со студентами разрабатывать технологии, которые будут соответствовать запросам железнодорожной отрасли.

В 2021 году только в учебных заведениях среднего профессионального образования будут созданы 232 учебных лаборатории, где учащиеся смогут отрабатывать практические навыки и сдавать демонстрационные экзамены.

Дальнейшее совершенствование системы кадрового обеспечения железнодорожного транспорта предполагает объективный учет возможности вузов реализовывать адаптированные к специфическим условиям университетские программы развития. Принимая во внимание уровень развития современных тех-

нологий, за счет новых подходов к обучению и повышению его качества будут создаваться новые направления подготовки. Весьма перспективной является практика обмена опытом с ведущими российскими и зарубежными вузами.

Система отраслевого образования имеет уникальные особенности. Ее развитие будет обусловлено наличием заказа на подготовку со стороны бизнеса, в первую очередь – целевого приема от ОАО «РЖД», других транспортных компаний, адаптацией числа принимаемых в вузы молодых людей и обучающихся к реальным региональным потребностям. Выпускники железнодорожных вузов всегда востребованы на современном рынке труда.

Подготовка железнодорожных кадров обусловлена следующей спецификой: необходимостью обеспечения мобилизационной готовности, линейной протяженностью сети железных дорог и необходимостью учета этой особенности при кадровом обеспечении, в том числе через территориальное закрепление выпускников. Для воспроизводства высококвалифицированного персонала с высшим и средним профессиональным образованием Федеральным агентством железнодорожного транспорта продолжает реализовываться практика целевого направления молодежи на обучение в университетские комплексы железнодорожного транспорта.

Такая практика является гарантией последующего трудоустройства выпускников вузов. Средний показатель по их трудоустройству по итогам 2021 года может приблизиться к отметке в 90%. Таким образом, повышается эффективность расходования бюджетных средств на подготовку специалистов, которые трудоустраиваются по специальности. Росжелдор учитывает различный уровень подготовки школьников к ЕГЭ в крупных городах и отдаленных населенных пунктах, а десятилетиями складывающаяся система целевой подготовки на железнодорожном транспорте, доказавшая свою успешность, способствует реализации федеральных и региональных программ социально-экономического развития регионов с невысоким уровнем жизни.





«Бархатный» путь в Крым

О модернизации железнодорожной инфраструктуры полуострова

Государственное унитарное предприятие Республики Крым «Крымская железная дорога» передано как имущественный комплекс в федеральную собственность и отнесено к ведению Федерального агентства железнодорожного транспорта распоряжением Правительства РФ № 2729-р от 29 декабря 2015 года. С этого момента планомерное развитие и модернизация железнодорожной инфраструктуры Крыма является одним из приоритетов деятельности Росжелдора. В настоящий момент Крымская железная дорога (КЖД) активно участвует в реализации мероприятий ФЦП «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2025 года», обеспечивая перевозки в условиях растущего пассажиро- и грузооборота как на самом полуострове, так и в рамках прямого железнодорожного сообщения Республики Крым с другими регионами РФ.

Запуск пассажирского, а затем и грузового движения по железнодорожной части Крымского моста, без сомнения, превратился в событие национального масштаба. Значительный объем работ провели работники КЖД, обеспечивая подготовку инфраструктуры и вокзалов к запуску движения по Крымскому мосту.

Мероприятия по приведению пассажирских обустройств на Крымской железной дороге к современным требованиям проводятся с 2016 года. За это время отремонтированы вокзалы в городах Севастополь, Симферополь, Бахчисарай, Джанкой, Евпатория, Владиславка. В рамках выполнения поручения Президента РФ Владимира Путина по приведению пассажирских платформ к требованиям правил технической эксплуатации в декабре 2020 года после капитального ремонта были открыты пассажирские платформы на станциях Красnofлотская и Азовская. В 2021 году открыты пассажирские платформы на станциях Прибрежная, Семь Колодезей, Пресноводная и на остановочных пунктах 95 км, 53 км, 87 км. В целях сохранения исторической памяти было принято решение переименовать остановочный пункт «87 км» и присвоить ему название «Багеровский Ров» в память о расстрелянных немецкими оккупантами мирных жителей в 1941–1942 годах.

Трепетное отношение к истории проявилось в ходе реставрации и ремонта здания железнодорожного вокзала в Симферополе, который является объектом культурного наследия России. Ремонт фасада здания вокзала был закончен в 2019 году, он включал восстановление и покраску архитектурных элементов лепнины, балясин по периметру здания, лепных панно и арочных сводов, обустройство внешней территории вокзала. Внутренние помещения и залы вокзала



подготовили к приему пассажиров дальнего сообщения, для чего был произведен ремонт плиточного покрытия в районе надземного пешеходного перехода, площадью и в районе часовой башни общим объемом 1,5 тыс. кв. м.

В преддверии запуска железнодорожного сообщения в Крым был возвращен исторический облик и вокзал Севастополя. Его здание было построено в 1875 году и открыто в ознаменование окончания строительства железной дороги от станции Лозовая. Во время героической обороны Севастополя в 1941–1942 годах вокзал был практически разрушен. Однако сразу после освобождения Севастополя в мае 1944 года начались работы по расчистке завалов и подготовке его к работе. Восстановлено и реконструировано здание было в 1953 году по проекту архитектора Богоявленского. В 2019 году проведен капитальный ремонт здания.

Сегодня на Крымской железной дороге модернизируется инфраструктура и обновляется подвижной состав – это обеспечивает надежную транспортную доступность полуострова, открывая ряд преимуществ для пользователей услуг железнодорожного транспорта. В 2021 году планируется завершить работы по ремонту пассажирских платформ на станциях Кировская, Чистополье и Урожайная. Всего до 2025 года намечено реконструировать 25 пассажирских платформ.

Росимуществом для Крымской железной дороги закуплены 15 тепловозов ТЭП-70БС и 10 электропоездов ЭП2Д и 9 рельсовых автобусов РА-3. Новый подвижной состав удовлетворяет требованиям ПТЭ, оснащен микропроцессорной системой управления, системой кондиционирования, а также удобными сиденьями для комфортного путешествия пассажиров. На участке Анапа – Феодосия, Анапа – Керчь курсируют три рельсовых автобуса серии РА2, арендованных ООО «ЮПК».

В центре пристального внимания развитие пригородных перевозок. На полуострове курсируют 43 пары пригородных поездов, комфортабельные вагоны которых оборудованы удобными местами для перевозки багажа и велосипедов, системами кондиционирования и обслуживания людей с ограниченными возможностями.

Маршрутная сеть пригородных перевозок постоянно расширяется. В 2020 году организованы новые маршруты пригородных экспресс-поездов: Севастополь – Евпатория (время следования в пути – два с половиной часа), Симферополь – Феодосия (время следования в пути – четыре часа). В ближайшей перспективе в Севастополе планируется организация проекта «Городская электричка», в рамках которого предусмотрено открытие новых остановочных пунктов на маршрутах Севастополь–Пассажирский – Камышовая Бухта, Севастополь–Пассажирский – Золотая Балка.

Запущен новый межрегиональный маршрут Керчь – Анапа (время в пути – два часа), который надежно связал два субъекта РФ – Крым и Краснодарский край. В 2020 году по данному маршруту перевезено 65 тыс. пассажиров.

Также КЖД получила 166 пассажирских вагонов, отвечающих всем современным требованиям. Ведь темпы развития пассажирских перевозок значительно выросли не только в пригородном, но и в дальнем сообщении. В период с 2020 по 2021 год более 8 млн человек воспользовались услугами КЖД. Из них за указанный период отправлено в пригородном сообщении 6,3 млн пассажиров. Только за 9 месяцев 2021 года общий пассажирооборот по Крымской железной дороге составил 509,23 млн пасс.-км и возрос к уровню 2020 года на 63,8%.

На момент открытия Крымского моста существовало всего два направления: Севастополь – Санкт-Петербург и Симферополь – Москва. А сейчас поезда курсируют уже по 14 маршрутам между Крымом и городами северо-западной, центральной частей России, Урала, Северного Кавказа.

В 2016–2020 годах собственными силами Крымской железной дороги

проведен ремонт верхнего строения пути протяженностью 375,383 км, за период 2021 года – 30,525 км, произведена замена 163 комплектов стрелочных переводов. В результате проведенных работ просроченность ремонтов пути снижена по сравнению с 2015 годом вдвое – с 56% (718,2 км) до 22,4% (311,05 км). С уверенностью можно сказать, что теперь поезда следуют по железнодорожной инфраструктуре с большими скоростями, а пассажиры едут по «бархатному» пути с максимальным комфортом.

Крымский мост – ключевой элемент в интеграции региона в транспортную систему Российской Федерации. Прямое грузовое железнодорожное сообщение через Керченский пролив открывает новые логистические возможности не только для предприятий Республики Крым, но и для других субъектов РФ.

Открытие грузового движения через Крымский мост позволило пересмотреть тарифные ставки на перевозку грузов в адрес получателей полуострова Крым, сделать их независимыми от паромной перевозки, которая в 2020 году прекратила свою работу, в связи с чем тариф на перевозку грузов на территорию полуострова был снижен в среднем на 45%, а на отдельные номенклатуры грузов, такие как щебень и дизельное топливо, – более чем на 60%. Из положительных моментов прямого грузового сообщения следует отметить отсутствие зависимости от погодных условий, что сокращает сроки доставки грузов с 25–27 до 5–7 суток.

Возможности Крымской железной дороги способствуют развитию предпринимательства в регионе и помогают бизнесу в отправке продукции на материк. В качестве обособленного подразделения ФГУП «Крымская железная дорога» создан и функционирует специальный Центр транспортного обслуживания, занимающийся реализацией услуг, связанных с перевозкой грузов и использованием инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, принадлежащей КЖД. В числе ключевых задач Центра транспортного обслуживания – укрепление пози-

ций и увеличение доли бизнеса на рынке транспортно-логистических услуг на основе принципов клиентоориентированности, совершенствования тарифной политики и повышения качества предоставляемых услуг. Центр работает по принципу «единого окна», обеспечивая полный цикл взаимодействия с клиентами при организации комплексного транспортного обслуживания. Логистическая структура Центра транспортного обеспечения включает 31 железнодорожную станцию, открытую для выполнения грузовых операций, и два контейнерных терминала (Симферополь–Грузовой, Севастополь–Товарный).

Сегодня основное увеличение перевозок приходится на строительные грузы и цемент, следующие на объекты строительства инфраструктуры Республики Крым в рамках ФЦП, а также на экспортные перевозки зерновых культур, отправляемых через крымские порты. С момента запуска железнодорожного грузового движения во втором полугодии 2020 года поставки строительных грузов увеличились в 13 раз (с 20,5 тыс. тонн до 264,6 тыс. тонн), зерна – в 5 раз (с 5,8 тыс. до 30,3 тыс. тонн), продуктов перемолы – в 12 раз (с 0,1 тыс. до 1,6 тыс. тонн). Прибытие нефтепродуктов увеличилось на 66%, лесных грузов – на 47%. Возобновились перевозки цемента, которые не осуществлялись после открытия грузового автомобильного движения по Крымскому мосту.

Крымская железная дорога гарантирует безопасность и обеспечивает полную сохранность перевозимых грузов. А главное – при переключении грузопотока на рельсы значительно снизилась нагрузка на автодорожную инфраструктуру полуострова. Железнодорожный транспорт обеспечивает и максимальную экологичность, а значит, он наиболее приемлем в курортном регионе.

