

2. | РЕШЕНИЕ

На ГЖД создадут узловые комитеты, участники которых смогут сообща решать кадровые вопросы

3. | УСЛУГА

На вокзале Владивосток установлен терминал, с которого пассажиры могут отправить видеописьмо

4. | РЕФОРМА

Конъюнктура рынка труда заставляет компанию совершенствовать политику оплаты и организации работы персонала

8. | СПОРТ

Представительница ЦСК «Локомотив» Елена Гоголева выиграла очередную велогонку

6 сентября 2012 года www.gudok.ru
четверг www.gudok.info
№ 159 (25120) E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

ГУДОК



Ежедневная Выходит Тираж
транспортная с 23 декабря 171360
газета 1917 года экземпляров

| От редакции

Правила экономии

Более половины потребляемой в мире нефти, согласно представленному недавно докладу Международного энергетического агентства, идёт на нужды транспорта. При этом около трети мирового потребления (29 млн баррелей в день) приходится на транспорт в мегаполисах, в то время как на перевозку грузов и пассажиров на дальние расстояния расходуют всего 16 млн баррелей в сутки. Получается, что огромная доля энергии тратится лишь на то, чтобы перевезти людей из одного района города в другой. Именно в этом эксперты видят колоссальные возможности для экономии ресурсов.

Правда, пока основные усилия направлены на совершенствование автотранспорта. Например, электромобили и гибридные машины постепенно выходят из разряда экзотики и становятся чем-то вполне привычным. Вот только эти современные машины застревают всё в тех же пробках на улицах городов, скжая альтернативное топливо сверх всякой меры.

Поэтому главным образом энергозатраты можно значительно снизить благодаря использованию современных систем общественного транспорта. Одновременно удастся решить и проблему заторов на автомагистралях. Ведь опыт мегаполисов, отдавших ранее предпочтение персональным автомобилям, показал, что такие города становятся нефункциональными и неудобными для жизни.

Выход видится в развитии сети метрополитенов, организации скоростных трамвайных маршрутов и более широком использовании электричек во внутригородском сообщении.

Первые шаги в этом направлении уже сделаны. Так, в Москве выделяют отдельные полосы для движения автобусов и троллейбусов, строят новые станции подземки, планируют пустить электропоезда по Малому железнодорожному кольцу. Однако решить накопившиеся проблемы усилиями лишь городских властей невозможно. Да и сроки создания новой системы перевозок чрезмерно затянутся. Для ускорения этого процесса нужно разработать и принять государственную программу развития общественного транспорта в нашей стране.

В ней требуется объединить потенциал всех видов массовых перевозок, включая железные дороги, чтобы повысить качество пассажирского сообщения. Помимо экономии времени в пути следования при этом можно будет решить и задачу ресурсосбережения.

ЦИФРА ДНЯ

56

млн

руб. направит в 2012 году Восточно-Сибирская дорога на обслуживание инфраструктуры культурно-исторического объекта – Кругобайкальской дороги.

БЛИЦ

Устали ждать

Из-за нехватки заводских поставок путейцы наладили производство детали для изоляции рельсовых стыков



Сергей Юрьевич, главный инженер Барнаульской дистанции пути Западно-Сибирской дороги

– Сергей Юрьевич, какую деталь вы изготавливаете и для чего она нужна?

– Это стопорная планка – важный элемент изолирующего стыка АпАТЭК.

Изолирующие стыки рельсов применяются в конструкциях

пути для обеспечения работы устройств автоблокировки и

электрической централизации. Стыки АпАТЭК устанавливают на обычные рельсы типа Р-65. – Почему вы решили наладить своё производство?

– При текущем содержании пути мы регулярно перебираем стыки АпАТЭК. Вышедшие из строя элементы меняем.

Но различные детали, входящие в комплект АпАТЭК, изнашиваются неравномерно, стопорные планки, к примеру, попросту со временем ломаются. А новые поставляются только в комплекте.

И чтобы не тратить время на долгое ожидание заводских заказов, мы решили наладить собственное производство.

– Что вы придумали?

– Основа стопорной планки – металлическая пластина. Весь вопрос был в том, как её изготавливать. В ней надо высверливать отверстия с высокой точностью, и обработка одной детали занимает много времени.

Мы внесли рапределение – придумали специальное приспособление. По сути это – металлический короб, с помощью которого можно в два приёма делать отверстия в 16 пластинах одновременно. Он устанавливается на сверлильном станке и закрепляется в тисках.

Сами же пластины нарушаются с помощью механических ножниц из листового металла толщиной 6 мм. Пластины в коробе закреплены и затянуты, чтобы было проще сверлить. А перед сверлением второго отверстия в первое устанавливается стопорный «палец», чтобы не сбивать центр сверлочки.

Выбор этих направлений обусловлен тем, что на них активно развиваются 3G-сети ОАО «МегаФон». Они уже охватывают около 85% протяжённости каждого из маршрутов. Поэтому пассажиры смогут легко войти в Интернет даже во время движения поезда.

Как рассказали «Гудку» в ОАО «ФПК», доступ в глобальную Сеть будет предоставляться бесплатно. Пока в составе каждого поезда по одному вагону,

Беседовал Анатолий Болдырев

Фото автора

Инициатива

Поддержать льготой

ЗАТРАТЫ ПРИГОРОДНЫХ КОМПАНИЙ МОГУТ СОКРАТИТЬСЯ ПРИ НУЛЕВОЙ СТАВКЕ НАЛОГА НА ДОБАВЛЕННУЮ СТОИМОСТЬ



Фото: Павел Горбунов

Нулевая ставка НДС поможет пригородным компаниям снизить себестоимость услуг

ОАО «РЖД» предложило правительству внести изменения в Налоговый кодекс и установить для пригородных пассажирских компаний нулевую ставку налога на добавленную стоимость (НДС). Это позволит снизить себестоимость услуг ППК.

Как пояснил начальник Центра по корпоративному управлению пригородным комплексом ОАО «РЖД» Максим Шнейдер, с 1991 года услуги по перевозке пригородных пассажиров не облагаются налогом на добавленную стоимость. Согласно законодательству 18% этого налога относятся на себестоимость услуг пригородных компаний. Пассажиры имеют возможность сэкономить средства, но сегодня пригородные компании несут эти затраты.

«Одним из возможных вариантов снижения расходов ППК является установление для них нулевой ставки НДС и возможности возместить перевозчикам эти 18% из федерального бюджета», – говорит Максим Шнейдер. – Это позволит сэкономить порядка 6 млрд руб.».

«Пассажиры смогут войти в Интернет через Wi-Fi в фирменных поездах № 167/168 «Невский экспресс», № 153/154 «Буревестник», № 31/32 «Лев Толстой», № 59/60 «Волга». Эти поезда связывают Москву, Санкт-Петербург, Хельсинки и Нижний Новгород.

Выбор этих направлений обусловлен тем, что на них активно развиваются 3G-сети ОАО «МегаФон». Они уже охватывают около 85% протяжённости каждого из маршрутов. Поэтому пассажиры смогут легко войти в Интернет даже во время движения поезда.

«По этому поводу мы ведём консультации с министерствами, и возможная

эффективность этой меры вызывает определённые сомнения, – замечает Ярослав Мандрон. – Нет уверенности, что мы получим адекватный эффект».

Заместитель председателя комитета Государственной думы по бюджету и налогам Надежда Максимова считает, что вопрос нужно внимательно изучить.

«Эта льгота приводит к тому, что её нужно будет компенсировать из федерального бюджета, – говорит депутат. – Поэтому нужно посмотреть, кому в конечном итоге будут уходить эти средства – ведь это может быть региональный бюджет, РЖД или поставщики для ППК, – и в зависимости от этого решать вопрос».

В ОАО «РЖД» считают, что проект соответствующих поправок в Налоговый кодекс нужно разработать и внести в правительство до ноября этого года, и тогда есть шанс, что изменения заработают в следующем году.

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

Лента новостей

Рабочий проект

Министерство труда и социальной защиты подготовило проект государственной программы «Содействие занятости населения». Заместитель главы ведомства Татьяна Блинова сообщила, что программа рассчитана на 2013–2020 годы, а запланированное финансирование составляет 594 млрд руб. Проект разделён на три основные подпрограммы. Первая будет способствовать профессиональной переподготовке безработных в центрах занятости и направлению их в регионы страны, где их труд будет востребован. В рамках второй программы квалифицированным иностранным трудовым мигрантам предложат устраиваться на работу на более долгий срок. Третья посвящена совершенствованию национальной системы квалификации и профессиональных стандартов.

Зима должна быть тёплой

Минэнерго будет ежедневно контролировать заключение договоров на поставку топлива к зиме. Глава ведомства Александр Новак на встрече с президентом Владимиром Путиным заявил, что подготовка к зиме – одно из приоритетных направлений работы Минэнерго. «Организованы федеральный и региональные штабы. До 1 ноября будет проверено 536 предприятий электроэнергетики, и до 15 ноября будут приняты решения о выдаче паспортов готовности всем предприятиям и объектам электроэнергетики», – отметил Александр Новак.

Замена паспорту

Общегражданский паспорт может стать электронным. Глава Минкомсвязи Николай Никифоров сообщил, что ведомство совместно с Федеральной миграционной службой прорабатывает вопрос «введение в действие паспорта нового поколения». Министр отметил, что с введением электронных паспортов отпадёт надобность в бумажном документе. Проект также призван помочь в решении проблем с универсальными электронными картами (УЭК): в регионах не хватает средств на его реализацию. «Документы такого рода должны выдавать органы власти, в частности ФМС», – отметил министр. Сроки возможного перехода на электронный паспорт Николай Никифоров не уточнил.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

СЕРВИС

Путешествие в Интернет

ПАССАЖИРОВ ИСПЫТАЮТ НА ИНТЕРЕС К ИНФОРМАЦИОННЫМ ТЕХНОЛОГИЯМ

ОАО «ФЕДЕРАЛЬНАЯ ПАССАЖИРСКАЯ КОМПАНИЯ» (ФПК) ВНЕДРЯЕТ БЕСПРОВОДНОЙ ИНТЕРНЕТ В ПОЕЗДАХ ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ.

Пассажиры смогут войти в Интернет через Wi-Fi в фирменных поездах № 167/168 «Невский экспресс», № 153/154 «Буревестник», № 31/32 «Лев Толстой», № 59/60 «Волга». Эти поезда связывают Москву, Санкт-Петербург, Хельсинки и Нижний Новгород.

Выбор этих направлений обусловлен тем, что на них активно развиваются 3G-сети ОАО «МегаФон». Они уже охватывают около 85% протяжённости каждого из маршрутов. Поэтому пассажиры смогут легко войти в Интернет даже во время движения поезда.

«Пассажиры смогут войти в Интернет через Wi-Fi: VIP, купейный, плацкартный, сидячий и ресторан. Цель проекта – оценить качество услуги, а также насколько такой сервис востребован среди пассажиров.

Вопрос о предоставлении беспроводного доступа в Интернет в поездах решается в ближайшее время.

В поездах № 167/168 «Невский экспресс» и № 153/154 «Буревестник» пассажиры смогут воспользоваться беспроводным доступом в Интернет.

«Пассажиры смогут войти в Интернет через Wi-Fi: VIP, купейный, плацкартный, сидячий и ресторан. Цель проекта – оценить качество услуги, а также насколько такой сервис востребован среди пассажиров.

Вопрос о предоставлении беспроводного доступа в Интернет в поездах решается в ближайшее время.

«Пассажиры смогут войти в Интернет через Wi-Fi: VIP, купейный, плацкартный, сидячий и ресторан. Цель проекта – оценить качество услуги, а также насколько такой сервис востребован среди пассажиров.

Вопрос о предоставлении беспроводного доступа в Интернет в поездах решается в ближайшее время.

«Пассажиры смогут войти в Интернет через Wi-Fi: VIP, купейный, плацкартный, сидячий и ресторан. Цель проекта – оценить качество услуги, а также насколько такой сервис востребован среди пассажиров.

Вопрос о предоставлении беспроводного доступа в Интернет в поездах решается в ближайшее время.

«Пассажиры смогут войти в Интернет через Wi-Fi: VIP, купейный, плацкартный, сидячий и ресторан. Цель проекта – оценить качество услуги, а также насколько такой сервис востребован среди пассажиров.

Вопрос о предоставлении беспроводного доступа в Интернет в поездах решается в ближайшее время.

Кроме того, совместно с международным оператором связи «Оранж» подбирается техническое решение, адаптированное к требованиям европейских железных дорог, обеспечивающее доступ в Интернет пассажирам поезда Москва – Берлин – Париж.

Марьяна Балашкина

«Пассажиры смогут войти в Интернет через Wi-Fi: VIP, купейный, плацкартный, сидячий и ресторан. Цель проекта – оценить качество услуги, а также насколько такой сервис востребован среди пассажиров.

Вопрос о предоставлении беспроводного доступа в Интернет в поездах решается в ближайшее время.

«Пассажиры смогут войти в Интернет через Wi-Fi: VIP, купейный, плацкартный, сидячий и ресторан. Цель проекта – оценить качество услуги, а также насколько такой сервис востребован среди пассажиров.

Вопрос о предоставлении беспроводного доступа в Интернет в поездах решается в ближайшее время.

«Пассажиры смогут войти в Интернет через Wi-Fi: VIP, купейный, плацкартный, сидячий и ресторан. Цель проекта – оценить качество услуги, а также насколько такой сервис востребован среди пассажиров.

Вопрос о предоставлении беспроводного доступа в Интернет в поездах решается в ближайшее время.

«Пассажиры смогут войти в Интернет через Wi-Fi: VIP, купейный, плацкартный, сидячий и ресторан. Цель проекта – оценить качество услуги, а также насколько такой сервис востребован среди пассажиров.

Вопрос о предоставлении беспроводного доступа в Интернет в поездах решается в ближайшее время.

«Пассажиры смогут войти в Интернет через Wi-Fi: VIP, купейный

НАГРАДА

Во имя всеобщего блага

Главе ОАО «РЖД» – президенту мирового общественного форума «Диалог цивилизаций» Владимиру Якунину вручили премию *GLOBALISATION FOR THE COMMON GOOD INITIATIVE* (Инициатива «Глобализация во имя всеобщего блага»).

Торжественная церемония состоялась на днях в колледже университета Оксфорда в рамках празднования 10-й годовщины конференции.

Впервые международная конференция Инициатива «Глобализация во имя всеобщего блага» прошла в Оксфорде в 2002 году. Большая группа разных специалистов – учёных, преподавателей, представителей общественности разных национальностей и убеждений – собралась тогда, чтобы понять, как в условиях глобализации вернуть человеку способность к состраданию. Впоследствии такие конференции стали ежегодными и проводились в разных странах мира, в том числе в России в Санкт-Петербурге в 2003 году. Глава РЖД стал первым лауреатом премии. Она присуждена Владимиру Якунину «в знак признания его выдающейся и неустанный работы на благо мира и справедливости и за его самоотверженное служение в оказании помощи в построении лучшего мира».

Марьяна Балашкина

БЕЗОПАСНОСТЬ

Тормоза по-зимнему

Горьковские локомотивщики и вагонники прогнозируют снижение отказов в тяжеловесном движении. В этом уверяют повышение жизнеспособности систем СУТП с блоками хвостовых вагонов, которые используются на северном ходу дороги.

Система СУТП решает задачу равномерного торможения поезда большого веса. Причиной её отказа в последние годы была частая неисправность аккумуляторов блоков хвостовых вагонов: у них низкая ёмкость, и они не способны выдерживать низкие температуры. Трудности доставляла и слабая радиосвязь находящейся в кабине локомотива системы СУТП с этими блоками, установленными на последнем вагоне. Поэтому работали, полагаясь зачастую на собственный опыт. Кроме того, поезда часто приходилось делить на две части. Всё это не давало возможности экономить средства на использовании тяжеловесов.

Однако в этом году в порядке опыта специалисты службы вагонного хозяйства применили на маршруте новые аккумуляторные батареи фирмы LEOCH, показавшие хорошие эксплуатационные характеристики. Они выдерживают температуры ниже -40 градусов. (Формирование и следование тяжеловесов разрешены при температуре не ниже -30 градусов. Причина – риск обрыва автосцепок.) Поэтому было решено закупить 40 таких аккумуляторных батарей.

Меняется и сам технологический подход к использованию блоков. Теперь они крепятся на специальных болтах и планках, которые исключают потерю или излом устройств в пути.

«Создаём «запасы на зиму». В дорожном сервисном центре НТЦ «Вагон-Тормоз» появилось пять радиомодемов «Мост-В» и 30 радиоантенн, чтобы создать подмешенный фонд запасных частей для блоков хвостовых вагонов. Эти меры помогут снизить непроизводительные потери, ускорить ремонт», – рассказал «Гудку» главный инженер службы вагонного хозяйства Горьковской Сергей Александров.

Леонид Акопов
Нижний Новгород

ПРАВОПОРЯДОК

Незаконных торговцев попросят с вокзала

В сентябре площади Курского вокзала Москвы очистят от незаконно установленных объектов торговли.

Владельцам киосков заблаговременно были направлены уведомления об освобождении несанкционированно занимаемых площадей на территории, прилегающей к Курскому вокзалу со стороны станции метрополитена «Чкаловская» и 1-го Сыромятнического переулка. Надевание порядка подкреплено соответствующими решениями Департамента торговли и услуг города Москвы.

Павильоны обнесут забором. После вывоза товаров и имущества начнётся демонтаж конструкций. В результате освободится пространство для организации подъезда транспорта к Курскому вокзалу со стороны Верхней Сыромятнической улицы. Также это поможет разгрузить проезд в направлении Садового кольца.

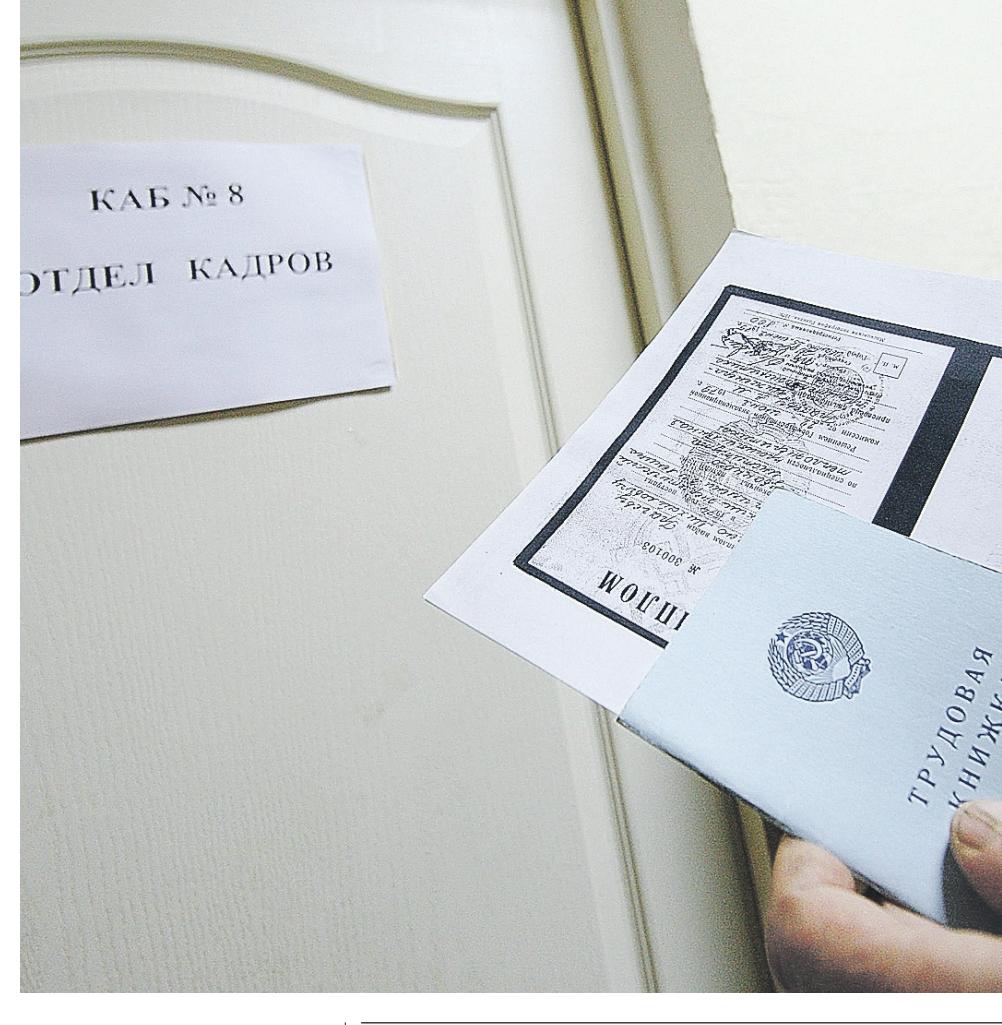
В надеждении порядка помимо железнодорожников примут участие представители надзорных, правоохранительных и городских органов власти.

Марьяна Балашкина

РЕФОРМА

Работа в кадре

КУРИРОВАТЬ ПРОБЛЕМЫ ПЕРСОНАЛА НА ГОРЬКОВСКОЙ МАГИСТРАЛИ БУДЕТ НОВЫЙ ОРГАН



На ГЖД решено создать узловые кадровые комитеты. Об этом договорились участники дорожного совещания, посвящённого реформированию отрасли.

С 1 октября в системе ОАО «РЖД» начнут функционировать региональные центры корпоративного управления (РЦКУ). Одновременно из состава железных дорог выведут в вертикальное подчинение Дирекции инфраструктуры. Это СЦБ, путевое и вагонное хозяйства – последние находившиеся в составе магистралей крупные службы, непосредственно занятые обеспечением перевозок.

При этом важно не утратить инициативу в корпоративной кадровой политике. На узлах могут возникать ситуации, когда одно из предприятий срочно нуждается в квалифицированных сотрудниках, а у другого, наоборот, временно становится меньше работы. Нужно думать и о стратегии – видеть перспективы развития производств и готовить работников, обучать

специалистов-инженеров. Обо всём этом сегодня заботится дорожная служба кадров. Но когда предприятия выходят из непосредственного хозяйственного подчинения дорог, необходимо искать новые решения. Поэтому и родилась идея создания узловых кадровых комитетов.

«Они должны появиться не только в центрах регионов дороги, но и на крупных станциях, таких как Владимир, Арзамас, Шахунья, Канаш, Красноуфимск, Агрты, Ковров, Котельнич, – рассказал «Гудку» заместитель начальника дороги по кадрам и социальным вопросам Александр Тюрников.

Николай Морохин,
соб. корр. «Гудка»
Нижний Новгород

Обмен информацией поможет не допустить устройства на работу тех, кто запятнал свою репутацию

– Это будет совещательный орган, в который войдут заместители начальников предприятий по кадрам. А возглавит его самый авторитетный из них».

Комитеты смогут легко решать важные вопросы. Совместно специалисты смогут обсудить кандидатуры для кадрового резерва. А ещё обмен информацией поможет закрыть на железнодорожные предприятия путь для тех, кто уже где-то запятнал свою репутацию хищениями или нарушениями дисциплины.

Справка «Гудка»

Сегодня на ГЖД трудятся 82,5 тыс. человек, из которых 64 тыс. обеспечивают перевозочный процесс. В штате дороги состоят 25 тыс. человек. Кроме того, на ГЖД насчитывается 79 тыс. ветеранов. Работу с персоналом обеспечивает служба кадров ГЖД. Она же координирует работу с кадровиками дочерних предприятий в границах дороги.

РЕШЕНИЕ

Фотография на память

ПАССАЖИРЫ ПРИНЯЛИ ТВОРЧЕСТВО УЛИЧНЫХ ХУДОЖНИКОВ

На одной из стен у вокзала в Екатеринбурге Свердловской магистрали появилось огромное, почти в 100 кв. м, панно, которое расписали граффитисты. Это был не акт вандализма рэйтеров, а согласованная с дорогой работа.

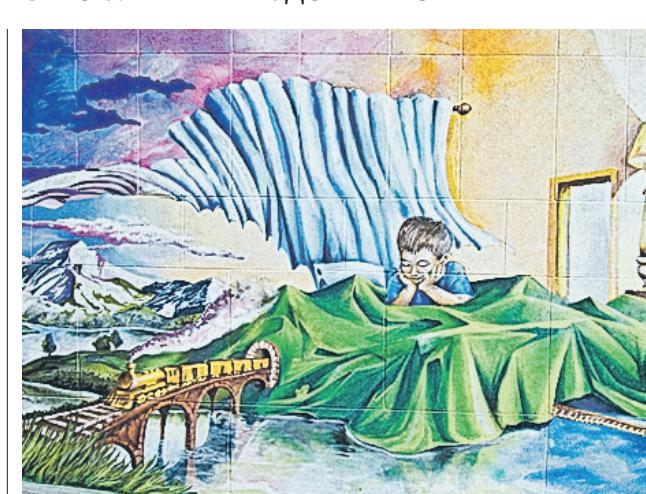
Начальник вокзала Андрей Спиридонов рассказал, что таким образом железнодорожники пытались направить творчество граффитистов в правильное русло. «Если победить уличных художников трудно, то можно договориться с ними», – отметил он.

В прошлом году ущерб магистрали от стихийного нанесения рисунков и надписей на объекты и подвижной состав составил свыше 110 тыс. руб. С начала 2012-го хулиганские действия граффитистов обошлись уже в 115 тыс. руб.

Дорога определила площадку под картину. Идею подхватила сборная авторская команда екатеринбургских рэйтеров.

«Мы хотим легально заниматься творчеством, поэтому с удовольствием взялись за дело», – рассказал лидер команды Константин Рахманов.

Концепция рисунка предполагала раскрытие темы «Железная дорога – дорога мечты и новых перспектив».



Перед граффитистами стояла непростая задача – раскрыть тему «Железная дорога – дорога мечты и новых перспектив»

мечты и новых перспектив». По словам Константина Рахманова, это определило сюжет картины: маленький мальчик смотрит на свою игрушечную железнодорожную дорогу, а видит путешествие настоящего поезда по далёким землям.

На создание композиции ушло три дня и сто баллонов краски. Серая стена заиграла яркими, весёлыми цветами.

Произведение неформального уличного искусства прошло «приёмку». По словам Андрея Спиридонова, был определённый риск, но результат оправдал. Граффитисты поняли, что выражать себя

можно и легально. А объектов, которые можно художественно оформить, много и на железной дороге, и в городе», – сказал начальник вокзала.

На дороге отмечают, что эта акция проведена как развлекательная, чтобы показать стихийным рэйтерам, как можно реализовать себя в рамках правового поля.

Панно в считанные часы стало достопримечательностью. Пассажиры фотографируются на его фоне на память о Екатеринбургском вокзале.

Евгения Мусихина,
соб. корр. «Гудка»
Челябинск

ПЛАНЫ

Стать собственником

ПЕРЕДАЧА РЖД КРУГОБАЙКАЛКИ ОТВЕЧАЕТ ИНТЕРЕСАМ РАЗВИТИЯ ТУРИЗМА В РЕГИОНЕ

ОАО «РЖД» и правительство Иркутской области ведут переговоры с Федеральным агентством по управлению госимуществом о передаче Кругобайкальской магистрали в руки компании, включая обязательства по сохранению памятников.

Как отметил замначальника Восточно-Сибирской дороги по корпоративному управлению и работе с органами власти Александр Паршиков, сейчас Кругобайкалька имеет двух собственников. Как памятник градостроительства и архитектуры федерального значения она находится в собственности Росимущества. А как инфраструктурный объект принадлежит ОАО «РЖД». Однако её передача будетходить в судебном порядке. «Иск должна подавать предприниматель, – уточнил он.

Министр убеждён, что передача объекта РЖД отвечает и интересам развития туристско-рекреационной зоны, которая



Железнодорожники не жалеют сил и средств на сохранение и содержание уникального инженерно-архитектурного комплекса

В этом году агентство объявило региональному правительству о необходимости забрать Кругобайкальскую на баланс области. Однако, как рассказал министр имущественных отношений правительства Иркутской области Антон Протасов, выяснилось, что ОАО «РЖД» также претендует на владение дорогой.

Несмотря на двойной статус объекта, железнодорожники вкладывают средства в его сохранение и содержание. «Мы никогда не бросали уникальный инженерно-архитектурный

Сергей Кез,
соб. корр. «Гудка»
Иркутск

Сотрудничество

Новый стандарт долгосрочного партнерства

Выксунский металлургический завод (ВМЗ) с середины 70-х годов производит железнодорожные колеса. Своё долгосрочное сотрудничество с «Российскими железными дорогами» завод начал в 2003 году. За эти годы было налажено научно-техническое взаимодействие между специалистами РЖД, ВНИИЖТа и ВМЗ.

Оно позволило разработать новый тип колес с повышенным ресурсом эксплуатационной надежности. На данный момент свыше 60% колес, которые закупают РЖД, произведены в ВМЗ.

В 2010 году Объединенная металлическая компания (ВМЗ входит в ее состав) продлила долгосрочное соглашение с РЖД и разработала новую пятилетнюю программу технического сотрудничества в соответствии с целями и направлениями «Стратегии развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года».

Так, в частности, завод начал переход на стандарт IRIS, который является одним из наиболее жестких отраслевых стандартов и используется самыми передовыми мировыми компаниями. В июле этого года был проведен

Галина Муратова



С 21 августа по 10 сентября!

Организатор конкурса – ЗАО «Интелекс». Подробные правила конкурса размещены на сайте www.intellex.ru.

Итоги

Научный подход

ОТРАСЛЕВОЕ ОБРАЗОВАНИЕ НУЖДАЕТСЯ В ПОДДЕРЖКЕ

ПРОФИЛЬНЫХ МИНИСТЕРСТВ

ЦЕЛЕВОЙ ПРИЁМ В ВУЗАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА САМЫЙ ВЫСОКИЙ СРЕДИ ПРОФИЛЬНЫХ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ.

Об этом сообщил директор административного департамента Минтранса Константин Пашков на рабочей встрече, в которой приняли участие заместители руководителей подведомственных Минтрансу федеральных агентств, курирующие вопросы профессионального образования, ректоры и директоры учебных заведений транспортного комплекса.

На программы высшего и среднего специального образования в вузы и ссузы железнодорожного транспорта было принято более 7,2 тыс. человек. Константин Пашков отметил также, что сложившаяся положительная практика работы Росжелдора позволяет эффективно решать поставленные задачи по реформированию и развитию профорганизации для транспортного комплекса. В связи с этим Минтранс решил с этого года направлять своих сотрудников на переподготовку и повышение квалификации в МИИТ.

«До конца года президент страны поручил провести мониторинг эффективности работы образовательных учреждений и реорганизовать неэффективные. Кроме этого, к 2020 году страна должна обладать значительным количеством высококвалифицированных кадров. Это потребует от транспортных вузов модернизации программ дополнительного профессионального образования, расширения их перечня, применения новых методов преподавания», – отметил министр транспорта Максим Соколов.

Отраслевые вузы готовы соответствовать самым высоким требованиям, но ждут ответных действий со стороны Минобрнауки.

В частности, остро стоит вопрос объективной оценки объема финансирования вузов. «У нас недешевое образование, непростая система подготовки специалистов. Но, усердная подход, нам могут вывести цену подготовки студента, исходя из общих критерии. Пока Минобрнауки плохо представляет сколько действительно стоит подготовка пилотов, железнодорожников», – пояснил Константин Пашков.

Министерство всё настоятельнее ориентирует высшую школу на более тесное взаимодействие с работодателями, но налоговая и законодательная среда для такого партнёрства не подготовлена – передать своим же «кузницам кадров» оборудование для учёбы транспортным компаниям не так-то просто. На эту проблему внимание министра обратил начальник департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Антон Награльян. «Мы заинтересованы в качественно подготовленных



ГЕОРЕТИЧЕСКИЕ ЗНАНИЯ НЕОБХОДИМО ПОДКРЕПЛЯТЬ ПРАКТИКОЙ, ЖЕЛАТЕЛЬНО НА СОВРЕМЕННОМ ОБОРУДОВАНИИ, ЗНАНИЕ КОТОРОГО ПРИГОДИТСЯ ПОТОМ В РАБОТЕ

специалистах, имеющих практические навыки. Но самый острый вопрос – как передавать оборудование техникам и университетам: путейским, микропроцессорные шкафы по СЦБ, блоки управления локомотивами и т.д. Тут возникает проблема двойного налоогобложения, которую нужно попытаться решить. Стоимость любого образца техники очень велика, но из-за налогов она вырастает в разы», – пояснил он. Вместе с тем транспортные учебные заведения начинают отставать в обновлении материально-технической базы и укомплектовании лабораторий – это подтвердили ректоры всех отраслевых вузов и колледжей, присутствовавшие на совещании. По словам ректора МИИТа,

президента Ассоциации вузов транспорта Бориса Лёвина, необходимо изыскать финансирование на развитие университетов и капитальный ремонт учебных заведений в том числе для того, чтобы выдерживать конкуренцию в образовательном пространстве. «В этом году мы приняли на первый курс 15,5 тыс. студентов – это гарантия для транспорта, что достойные специалисты будут. Но нам нужно отстоять эти цифры, ведь многие вузы недобирают бюджетников, и ребята там легче уйти туда», – добавил он.

Министр транспорта пообещал, что эта дискуссия будет продолжена в правительстве. «Другого пути, кроме отстаивания своих интересов, у нас нет. Со своей стороны обещаю, что эти вопросы будут поставлены перед Минобрнауки, Минфином и другими министерствами», – заверил Максим Соколов.

АННА РОДИОНОВА

Пассажиры поездов в крупнейшем дальневосточном городе России получили возможность воспользоваться «Видеовесточкой». Такой сервис позволяет через специально установленный терминал бесплатно записывать и отправлять видеописьма на мобильные телефоны и компьютеры.

Уведомление о доставке послания адресат получает по электронной почте или СМС. Посмотреть его можно, если зайти на сайт videoves.ru и ввести соответствующий пароль.

Терминал обеспечивает возможность отправки до 100 видеописем в день.

«К примеру, пассажир, находясь вдали от дома, может отправить фотографию, написать несколько строк своим близким. Хотя это не единственные возможности этого сервиса», – заметил начальник Дальневосточной дирекции железнодорожных вокзалов Владимир Долганов.

Помимо «Видеовесточки», интерактивные терминалы предоставляют контакты служб вокзала, расписание поездов, примут отзывы о работе комплекса.

По словам Владимира Долганова, данная услуга со временем будет доступна и на других

отправить весточку родным можно прямо с вокзала

пассажирских станциях ДВЖД. «На вокзалах Владивосток, Хабаровск-1, Гродеково уже организован доступ в Интернет с помощью Wi-Fi. В планах оснастить им ещё семь вокзалов», – сообщил он.

Кроме того, во Владивостоке в нынешнем году произошли существенные изменения в плане обслуживания пассажиров. «На вокзалах появилась комната длительного отдыха, чего раньше не было, обновлены камеры хранения», – сообщил Владимир Долганов.

Как показывает практика прошлых лет, подобные услуги дают заметную выручку. В 2011 году комнаты отдыха привнесли региональной вокзальной дирекции 31% от общего объема доходов, а камеры хранения – около 20%.

Ежегодно через Владивостокский вокзал проходит более 20 млн пассажиров пригородного, дальнего и местного сообщения, в том числе туристы, совершающие поездки по Транссибирской магистрали через всю Россию. Они преодолевают 10 тыс. км и пересекают семь часовых поясов.

ПАВЕЛ УСОВ,
соб. корр. «Гудка»
ХАБАРОВСК

VI МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА



6 - 8 ДЕКАБРЯ 2012
«Гостиный Двор», Москва, Россия

ГЛАВНОЕ
СОБЫТИЕ
• ОТРАСЛИ

реклама

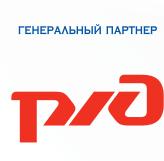
Info trans 2012



17 - 18 октября 2012

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Санкт-Петербург



Государственная
Транспортная
Медиа Компания



ГЕНЕРАЛЬНЫЕ
ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПАРТНЕРЫ
© РЖД ПАРТНЕР
ГУДОК

В РАМКАХ
TRANSPORTNAYA
NEDELYA 2012

ТЕЛЕФОН: +7 (495) 988 18 00
E-MAIL: TRANSPORT@BUSINESSDIALOG.RU

WWW.TRANSWEEK.RU



Генеральные
информационные партнеры
© РЖД ПАРТНЕР ГУДОК



Стратегический партнер
DIGITAL DESIGN
мы делаем мир разумнее!



Спонсор секции
xerox



Информационные
партнеры
itnews Manager
Texpert Connect

Реформа

Баланс интересов

У КОМПАНИИ БОЛЬШИЕ РЕЗЕРВЫ ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА



Сергей Сартов,
главный
департамента
по организации,
оплате
и мотивации труда
ОАО «РЖД»

Конъюнктура рынка труда заставляет компанию совершенствовать зарплатную политику.

— Сергей Юрьевич, в прошлом году компания приняла решение проводить постоянный мониторинг заработной платы в региональном разрезе. Выдерживает ли железнодорожники конкуренцию или есть проблемные места?

— В основном выдерживают. По итогам прошлого года рост заработной платы в РЖД шёл опережающим темпом по сравнению с Российской Федерацией. Рост реальной заработной платы у нас составил 5%, а по стране — всего 4,2%. Его мы достигли за счёт увеличения производительности труда на 8,7% по сравнению с 2010 годом. РЖД удерживает стойкие позиции и по номинальной заработной плате, которая на 41% опережает среднюю во всех видах экономической деятельности в РФ практически во всех регионах.

Иключение составляют Ямало-Ненецкий автономный округ и Москва, несмотря на то что в этих субъектах РФ заработка плата железнодорожников достаточно высока. Уже в этом году в столице у нас наблюдается отставание: здесь сосредоточены все основные отрасли и верхние эшелоны бизнеса с высоким уровнем заработной платы. Кроме того, есть регионы, например Республика Татарстан, Ленинградская область, Тюмень, где в перспективе могут возникнуть аналогичные риски: наше опережение по зарплате составляет менее 25%, и есть опасность конкурентной борьбы на рынке труда.

— Как реагируете на такие ситуации?

— Департамент разработал концепцию внутреннего и внешнего мониторинга, в которой предусмотрены новые подходы. До реформирования мы сравнивали среднюю заработную плату по каждой дороге с региональной. Исходя из этого соотношения, определяли политику регионального и зонального регулирования заработной платы. Сейчас, когда выстроены вертикали управления, некорректно сравнивать заработную плату локомотивных бригад дирекций тяги со средним уровнем региона. Или, например, дирекцию железнодорожных вокзалов, где в основном заняты рабочие 1–2-го разряда, которые, естественно, будут «преваливаться» к региону. Ясно, что зарплата по 1–2-му разряду не дотянет до областного уровня, да это и несправедливо экономически. В то же время заработок локомотивных бригад будет заведомо выше среднего регионального уровня, но при этом останавливать его рост мотивационно неправильно.

Поэтому мы решили проводить мониторинг по профессиям на рынке труда, ориентируясь на отрасли, куда наши работники со своей профессиональной подготовкой, уровнем образования и квалификацией могут уйти. То есть идея состоит в том, чтобы выбирать регионы, где у нас наиболее сложные позиции на рынке труда, предприятия и железнодорожные узлы с наибольшим уровнем текучки кадров, и сравнивать зарплату по сопоставимым на рынке профессиям. Например, машинистов локомотивов — с машинистами электропоездов метрополитена или с водителями дальнобойщиками, у которых практический равный уровень оплаты труда. Монтёров пути — со строительными специальностями: они особенно востребованы на строительстве автодорог. Нередко наши конкуренты по рынку труда не очень честно себя ведут: мы готовим кадры, вкладываем в них деньги, а их откровенно переманивают. Задача компании — любыми инструментами (заработной платой, соцпакетом, возможностью карьерного роста) их удержать. И с этой точки



ЗАРАБОТКИ РАБОТНИКОВ ОДНОЙ ПРОФЕССИИ МОГУТ РАЗЛИЧАТЬСЯ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ РЕГИОНА

зрения Коллективный договор РЖД, без преувеличения, можно назвать самым ёмким по социальному наполнению образования и квалификацией среди других российских компаний.

— Внутри отрасли конкуренция проще регулировать?

— Безусловно, и для этого есть свои рычаги. В апреле мы выпустили документ, определяющий порядок проведения анализа заработных плат работников ведущих профессий внутри холдинга. До реформирования, под единным руководством, соотношения заработков, особенно на смежных рабочих местах, в основном соблюдались. Например, машинист маневрового локомотива на станции и составитель поездов работали практически в связке, даже в одной кабине. И соотношение их зарплат всегда было 0,7 — составитель получал меньше примерно на треть. Аналогичное соотношение всегда было между помощником машиниста и слесарем подвижного состава в локомотивном депо. Наши работники, особенно на маленьких станциях, в основном знают

друг друга и это соотношение чётко чувствуют. При выделении вертикали этот принцип обязательно необходимо сохранить, для этого и проводится внутренний мониторинг.

И здесь большие надежды мы возлагаем на региональные центры корпоративного управления (РЦКУ). В этом вопросе они должны быть гаран-

тии производительность с развитием технологии производственных процессов и с внедрением новой техники.

Цель компании — не просто оптимизировать численность, а выстроить перевозочный процесс таким образом, чтобы переходить на малообслуживаемое оборудование, безводные технологии, так работают во всём мире. Речь идёт о ликвидации малозагруженных рабочих мест и переводе работников на

работы смежных хозяйств железной дороги и подразделений региональных дирекций филиалов на станции Челябинск-Главный.

На первом этапе работы рабочей группой, куда входили и наши специалисты, сформирован паспорт использования трудовых ресурсов на станции, который позволяет ежесменно планировать численность работников на производственных участках, оперативно принимать решение о перераспределении работников в случае производственной необходимости исходя из производственной загрузки участков.

На втором этапе проанализированы причины невыполнения норм простой вагонов под обработкой, вызванные несложенной работой структурных подразделений, а также технологические и организационные потери на нечётной системе станции.

Рабочей группой дороги разработаны мероприятия, обеспечивающие повышение производительности труда.

Департамент сейчас активно продолжает эту работу в других структурных подразделениях компании.

Высвобождающиеся средства фонда оплаты труда будут направляться на повышение реальной заработной платы работников, и в первую очередь работников ведущих должностей и профессий, на подготовку и переподготовку которых компания затрачивает значительные финансовые средства.

Выявить технологические, организационные и дисциплинарные потери позволяют фотографии рабочего дня и фотографии производственных процессов

том и неким третийским судьёй между филиалами.

— Компания хочет удержать людей, при этом по филиалам бюджетом предусматривается оптимизация численности персонала. Где здесь золотая середина?

— В РЖД соблюдается экономически обоснованный принцип роста заработной платы в привязке к росту производительности труда. Это мировая практика, данный принцип жизненно важно соблюдать. Поэтому стоит задача повы-

шать производительность с развитием технологии производственных процессов и с внедрением новой техники.

В этой связи большое значение руководством компании придаётся внедрению в филиалах технологий бережливого производства, направленных в том числе и на существенное сокращение непроизводительных затрат. Одним из примеров комплексного внедрения технологий бережливого производства является проект, реализованный на Южно-Уральской железной дороге по оптимизации технологических процессов

— Стратегическая цель РЖД — к 2015 году увеличить производительность труда не менее чем на 30%. По вашей оценке, какие резервы для этого есть?

— Рост производительности зависит от многих факторов. К примеру, если работник выкладывается полностью, а его эффективность низкая, значит нужно использовать передовые, современные методы и приемы труда, внедрять средства малой механизации. На железнодорожных предпри-

ятиях пока ещё высока доля ручного труда. Необходимо устранять технологические и организационные потери.

Другая стратегическая технологическая задача — переход на малообслуживаемое и неремонтируемое оборудование подвижного состава и инфраструктуры. Мы вынуждены нести значительные трудозатраты на осмотр и восстановительный ремонт оборудования. Возможно, технология крупноагрегатной замены на новые блоки, узлы будет экономически более оправдана.

Выявить технологические, организационные и дисциплинарные потери позволяют так называемые фотографии рабочего дня и фотографии производственных процессов. Этими инструментами мы учим инженеров по труду в структурных подразделениях владеть в совершенстве. Эти методы ещё с советского периода позволяли производить анализ организационных технологических процессов и загрузки работников. По результатам анализа технологии и руководители предприятия должны делать организационные выводы. Кроме того, рассматриваются нормы затрат труда, расстановка работников по рабочим местам. Вносятся изменения в отраслевые нормативы. Так, в 2011 году и в I квартале 2012 года Центром организации труда и проектирования экономических нормативов пересмотрено и разработано вновь 19 нормативных документов по труду, в том числе 10 сборников, регламентирующих нормы трудозатрат. Их внедрение позволило снизить потребность в численности примерно на 3 тыс. человек.

Сейчас мы начали изучение и разработку методов повышения производительности труда по системе бенчмаркинга. Это анализ производственных процессов на разных предприятиях по элементам и операциям. Наиболее эффективные распространяются на всю сеть в виде норм трудозатрат и рекомендаций по их внедрению. Так что стратегические цели, которые ставят РЖД, имеют под собой вполне реальное, просчитанное обоснование.

Беседовала Елена Курдячева

Круглый стол

Факторы безопасности

СОХРАННОСТЬ ГРУЗОВ ДОЛЖНА СТАТЬ ПРЕИМУЩЕСТВОМ В КОНКУРЕНТНОЙ БОРЬБЕ

На Свердловской дороге растёт хищение грузов. За семь месяцев зафиксировано 90 случаев, тогда как за тот же период прошлого года их было 64. Только силами полицейских проблему не решить.

Транспортная полиция отмечает перемены в интересах похитителей. Если прежде они посыгали на мелкую бытовую технику, то теперь их больше интересуют дорогие автомобили.

В августе в Екатеринбурге газета «Гудок» и журнал «РЖД-Партнёр» провели «круглый стол», участники которого обсудили проблему сохранности грузов в пути следования, а также предложили ряд мер, которые помогут снизить её остроту.

Притязательные воры

Хищение грузов, как рассказали сотрудники Управления на транспорте МВД России по Уральскому федеральному округу, явление сезонное. Многолетняя статистика подтверждает, что всплеск такого рода преступлений характерен для весны, а пик их традиционно приходится на лето. Тенденция сохраняется и в этом году. Однако к августу было зарегистрировано на 29% преступлений больше, чем в аналогичный период прошлого года. Полицейские подчёркивают: речь о квалифицированных кражах, когда известны стоимость и количество похищенного груза. И то и другое, между прочим, растёт — вот ныне пошёл притязательный, запросы у него теперь гораздо выше.

«Свердловская железная дорога обычно сталкивалась с кражей товаров народ-



ДАЛЕКО НЕ КАЖДЫЙ ГРУЗ СОПРОВОЖДАЮТ И ОХРАНЯЮТ В ПУТИ

ного потребления и бытовой техники, но в нынешнем году похищаются в основном автомобили. Недавно задержали группу лиц, которые и занимались хищением автотранспорта. Делали они это с платформ и из вагонов-сеток», — привёл пример начальник отдела по борьбе с преступными посягательствами на грузы УГ МВД России по Уральскому округу Руслан Заурбеков.

И кражи принимают всё более изощрённый характер. Те же автомобили, как выразился Руслан Заурбеков, «разбирают» по пути следования — разбирают буквально на запчасти. Недавно задержанные преступники, например, «работали» исключительно с новыми иномарками, их устройство они знали в

совершенстве и снимали дорогостоящие детали за считанные часы.

НА СТОЯЩИЙ ПОЕЗД

Сезонное потепление, конечно, создаёт благоприятные условия для тех, кто промышляет на железной дороге, и ничего здесь не поделать. Однако, как отмечали участники «круглого стола», порой сами работники магистрали облегчают задачу злоумышленникам.

Как рассказал Руслан Заурбеков, в одном из случаев, когда преступники разобрали автомобили, вагон простоял на станции 12 часов. И это был хвостовой вагон, что удобно для несанкционированного доступа к его содержимому.

Задержки поездов часто возникают из-за того, что «коллеги» вагонных воров похищают элементы железнодорожной инфраструктуры — верхнего строения

пути. «Чаще всего разбирают дроссель-трансформаторы. Это приводит к тому, что поезда стоят, вот и предпосылки для хищений. За полгода время задержек поездов из-за несанкционированного вмешательства в работу дороги увеличилось на 8%. Были задержаны один пассажирский, 14 пригородных, а также 22 грузовых поезда», — рассказал ведущий инженер Свердловского регионального центра безопасности Сергей Исаев.

Региональный центр безопасности, полиция и военизированная охрана совместно разрабатывают инженерно-технические меры для предупреждения хищений. Но они не всегда оказываются действенными, ведь современные преступники неплохо технически оснащены и учатся выломать самые защищённые устройства и быстро скрыться.

ОТРАБОТАТЬ В КОМПЛЕКСЕ

Получается, что наиболее действенным вариантом обеспечения сохранности грузов остаётся их сопровождение по всему маршруту перевозки.

Но далеко не каждый груз подлежит сопровождению или охране именно в пути следования, рассказал заместитель начальника Свердловского ТЦФО Дмитрий Козлов. Если это всё-таки предусмотрено, то меры тоже могут быть разными. Автомобили требуют обязательного (и постоянно) сопровождения проводниками охраны, а, к примеру, бензин — обязательного (но сменного) сопровождения и охраны силами ФГП «ВО ЖДТ России».

Плюсом к этому собственник может застраховать груз, но эта практика, по

информации самих страховщиков, на дорогах не распространена.

«Заставлять клиента обязательно страховать груз, наверное, не совсем верно. У него своя экономика, он высчитал затраты и расходы, оценил прибыль. Его действия или, на чай-то взгляд, бездействие вполне могут быть оправданными», — сообщил директор Екатеринбургского филиала ОАО «РЖД-Логистика» Андрей Рухлов. — Наверное, лучше бы исходить из того, как мы охраняем грузы, какие предоставляем возможности для страхования. Важно привести такие аргументы, чтобы клиент понял: такая услуга полезна».

Вообще, по самым оптимистичным данным, на сети РЖД пока страхуется лишь 10% грузов (в европейских странах — до 90%).

«Важно понять: страхование приходит на помощь собственнику груза, когда действующая система мер безопасности не сработала, дала сбой. Мы же сегодня столкнулись с тем, что предприятия не идут на страхование в целях экономии, надеясь на систему безопасности. Или пытаются подменить её страхованием, что в корне неправильно», — пояснил заместитель директора Екатеринбургского филиала ОАО «ЖАСО» Алексей Кузнецov.

Как полагают участники «круглого стола», к обеспечению сохранности грузов нужен комплексный подход. Только в этом случае сохранность грузов при перевозке может стать одним из конкурентных преимуществ железнодорожного транспорта.

ЕВГЕНИЙ НЕВОЛЬНИЧЕНКО
ЕКАТЕРИНБУРГ