

# В МОСКВЕ ПРОШЁЛ II ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ СЪЕЗД

21 ноября 2011 года [www.gudok.ru](http://www.gudok.ru)  
понедельник [www.gudok.info](http://www.gudok.info)  
№ 212 (24932) [E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU](mailto:GUDOK@CSS-RZD.RU)

# ГУДОК



Ежедневная транспортная газета Выходит с 23 декабря 1917 года Тираж 151589 экземпляров

## От редакции

### Направления развития

Прошедший 18–19 ноября II Железнодорожный съезд лишил раз подтвердил огромное значение железных дорог для нашей страны. Достаточно сказать, что этот вид транспорта формирует около 2% национального ВВП и обеспечивает 1,5% занятости населения. Поэтому модернизация экономики невозможна без инновационного обновления отрасли.

Важнейшим приоритетом при этом является создание современной инфраструктуры, способной обеспечить решение самых масштабных задач. Среди них массовые пассажирские перевозки в период проведения Универсиады в Казани в 2013 году, Олимпиады-2014 в Сочи и чемпионата мира по футболу в 2018 году. Требуют дальнейшего развития БАМ и Транссиб, без чего невозможно освоение природных богатств и территории Сибири и Дальнего Востока. Необходимо повышать уровень транспортной обеспеченности и в других регионах.

Понятно, что решить такие задачи нельзя без дальнейшей государственной поддержки инвестиционных проектов. Вот почему участники съезда поддержали предложение президента компании Владимира Якунина довести объём вложений в модернизацию инфраструктуры до 1% ВВП. Причём, как показывает практика, эти средства могут быстро окупаться. Пример тому – успех проектов организации скоростных пассажирских перевозок. Поезда «Сапсан» регулярно заполняются почти на 100%, а в нынешнем году они перевезут больше пассажиров между Москвой и Санкт-Петербургом, чем самолёты. То есть железнодорожники стали побеждать авиаперевозчиков в конкурентной борьбе на этом популярном направлении.

Одновременно необходимо использовать и имеющиеся внутренние резервы. Согласно планам до 2015 года производительность труда в компании должна вырасти на треть, что позволит повысить финансовую устойчивость предприятий и обеспечить достойный уровень благосостояния персонала.

Снизить собственные затраты позволит реализация принятых в холдинге программ ресурсосбережения и внедрения новейших технологий. Будет развиваться сотрудничество с отечественными и зарубежными партнёрами в области разработки и увеличения выпуска подвижного состава. Не менее важно обеспечить сбалансированное проведение реформ в отрасли. Структурные преобразования не должны нарушать устойчивость и эффективность работы, ухудшать качество обслуживания пассажиров и грузовладельцев, снижать уровень жизни железнодорожников.

## Предел адаптации

ОАО «РЖД» должно идти вперёд в новых условиях



Фото: Максим Калинин

## ПЕРСПЕКТИВЫ

Если участники I Железнодорожного съезда, который прошёл в 2007 году, обсуждали «Стратегию развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года», то перед нынешними делегатами встали вопросы её реализации.

Кризис 2008 года вынудил от развития перейти к антикризисной политике, из которой компанияступила уже в новую реальность: задачи остались прежними, добавились новые проблемы, а вот находить средства предложено самим.

Съезд определил основные сферы, куда нужно вкладывать средства. Прежде всего это модернизация инфраструктуры, которая позволит вывозить тот объём грузов, который предъявляет вся экономика через несколько лет (расширение БАМа, Транссиба, подходов к портам), а также создание высокоскоростного движения. Появились новые задачи обеспечения безопасности движения, в том числе и антитеррористические, форми-

рования единого пространства для перевозок в рамках Таможенного союза.

Список инструментов, с помощью которых будут привлекаться инвестиции, был определён давно. Это прямое бюджетное финансирование, ГЧП, инфраструктурные облигации, привлечение средств бизнеса.

Также сама компания, пользуясь хорошими рейтингами, будет занимать деньги. Но теперь, чтобы эти инструменты заработали, как раз нужна предсказуемая политика.

«От государственных органов мы ждём решения важных задач – это формирование долгосрочных тарифов, создание системы «сетевого контракта», подготовка и полное финансирование государственного заказа на пассажирские перевозки», – заявил президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин.

Частный бизнес также должен считаться не только со своими интересами, но и с интересами всех участников. «Наши возможности по адаптации к желаниям любого участника рынка перевозок не беспре-

дельны, – говорил первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов. – У нас есть свои базовые технологии работы, которые как раз и делают нашу услугу конкурентоспособной, рациональной, востребованной и прибыльной».

Все участники съезда согласились, что в отрасли нужно продолжать реализацию принципов, которые заложены в Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2015 года.

По расчётом Центра стратегических разработок, наибольшая отдача ожидается от инвестиций, которые направлены на повышение производительности труда. Участники съезда отметили, что до 2015 года она должна быть повышена на 30%, в том числе и за счёт внедрения инновационных методов и новой техники (это также в приоритетах компании), что позволит улучшить финансовую устойчивость ОАО «РЖД» и повысить зарплаты железнодорожникам.

Сергей Плетнёв

Проведения реформ. Реализация структурных преобразований должна осуществляться без рисков нарушения устойчивости и эффективности работы отрасли, ухудшения качества обслуживания потребителей, снижения уровня жизни железнодорожников.

Участники съезда отмечают необходимость повышения эффективности использования всех видов ресурсов, роста производительности труда на 30% до 2015 года с целью повышения финансовой устойчивости железнодорожных предприятий и обеспечения на этой основе достойного уровня благосостояния железнодорожников.

Съезд поддерживает продолжение сотрудничества ОАО «РЖД» с российскими и зарубежными партнёрами в области разработки и увеличения выпуска нового подвижного состава, использования современного программного обеспечения, внедрения энергосберегающих технологий и других направлений.

По мере дальнейшей модернизации страны, глобализации экономики, расширения её внутренних и внешних транспортно-экономических связей с учётом создания Единого экономического пространства и Таможенного союза значение железнодорожного транспорта в интеграционных процессах и его роль в международной экономической кооперации будут существенно возрастать.

## ДОКЛАД

### Стратегический элемент



Выступление президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина.

Уважаемые участники II Железнодорожного съезда, уважаемые руководители!

Прежде всего я хочу повторить то, с чего начал сегодня вступительное слово при открытии нашего съезда. Четыре года прошло с I Железнодорожного съезда. Итогом нашей предыдущей работы в таком формате был документ, который в дальнейшем превратился в документ правительства под названием «Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года». Очень важно, что нам одними из первых удалось принять системный документ, согласованный с программами развития регионов и основных отраслей промышленности, который стал основой Транспортной стратегии России до 2030 года.

Я хочу выразить особую благодарность за поддержку в выработке и утверждении этого документа председателю Правительства РФ Владимиру Путину, уважаемым депутатам, руководителям регионов, президенту страны Дмитрию Медведеву, которые постоянно контролируют развитие железнодорожного транспорта. Хочу выразить особую благодарность всем железнодорожникам, которые работали над этой программой и её реализуют.

»Окончание | 2–3

**II Железнодорожный съезд**

## ДОКУМЕНТ

### Приоритеты отрасли

Вниманию участников съезда был предложен и в целом одобрен проект резолюции, содержащий следующие основные положения.

II Железнодорожный съезд состоялся в преддверии 175-летия российских железных дорог, развитие которых предопределило современный облик России.

Железные дороги традиционно являются инфраструктурной основой страны, а работники железнодорожного транспорта – активными, профессиональными, ответственными представителями общества. Эффективное функционирование железнодорожного транспорта исключительно важно для обеспечения устойчивого развития российской экономики и повышения качества жизни населения страны.

С момента проведения в 2007 году I Железнодорожного съезда железнодорожниками совместно с партнёрами проведена масштабная работа по реформированию и инновационному развитию отрасли. Участники съезда отмечают большое значение государственной поддержки железнодорожного транспорта, оказываемой в соответствии с решениями Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, особенно в кризисный период.

Железнодорожный транспорт, формирующий около

2% национального ВВП и обеспечивающий 1,5% занятости, – системообразующий элемент экономики России, ключевой фактор модернизации страны.

В этой связи необходимо определить приоритеты и задачи долгосрочного инновационного развития железнодорожной отрасли, повышения её кадрового потенциала, укрепления партнёрства с промышленными предприятиями, развития международной корпорации.

Съезд подчёркивает важность обновления, расширения и опережающего развития железнодорожной инфраструктуры в целях ускорения социально-экономического развития страны и ключевую роль дальнейшей государственной поддержки в реализации соответствующих инвестиционных проектов.

Безусловными приоритетами являются:

– актуализация и последовательное выполнение мероприятий по реализации «Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» в условиях посткризисного развития, модернизации и диверсификации экономики;

– окончание в установленные сроки работ по строительству инфраструктуры транспортного обеспечения саммита АТЭС 2012 года во

Владивостоке, XXVII Всемирной летней универсиады 2013 года в Казани, XXII зимних Олимпийских игр и XI зимних Паралимпийских игр 2014 года в Сочи;

– принятие конкретных решений по масштабному развитию до 2015 года БАМа и Транссиба в целях создания стимулов для экономического обновления Сибири и Дальнего Востока, выравнивания уровня инфраструктурного обеспечения регионов России;

– доведение объёмов вложений в модернизацию железнодорожной инфраструктуры до 1% ВВП при росте общего уровня инвестиционной привлекательности российской экономики;

– расширение сферы государственно-частного партнёрства при реализации крупных железнодорожных проектов, ускорение формирования соответствующей законодательной и нормативной базы;

– отработка на примере ОАО «РЖД» механизма инфраструктурных облигаций в приоритетном порядке.

Съезд также считает приоритетными задачами повышение качества пассажирских перевозок, ценовой доступности и расширение спектра услуг пассажирского комплекса.

Для решения этих задач необходимо:

– завершение формирования системы государственного федерального и регионального

заказа на социально значимые пригородные перевозки;

– формирование сбалансированной экономической модели функционирования комплекса пассажирских перевозок, обеспечивающей не только операционную безуточность деятельности перевозчиков и инфраструктуры, но и наличие источников для окупаемости

– активизация инновационных процессов, направленных на создание современного высококачественного пассажирского подвижного состава;

– привлечение передовых иностранных технологий с локализацией производства в России.

Участники съезда отмечают успешность реализованных проектов организации скоростных пассажирских перевозок, высокую потребность населения в расширении комфортного, быстрого, безопасного, экологичного железнодорожного сообщения между регионами. В

этой связи необходимо ускорить формирование базовой сети высокоскоростных и скоростных маршрутов перевозок.

Стране требуется:

– создание к 2018 году выделенной инфраструктуры для обеспечения высокоскоростных пассажирских перевозок на маршруте Москва – Санкт-Петербург;

– ускорение движения поездов между наиболее развитыми агломерациями России в рамках под-

готовки инфраструктуры к чемпионату мира по футболу 2018 года;

– увеличение количества скоростных поездов, связывающих на регулярной основе города России и зарубежных стран.

Съезд считает важнейшим приоритетом развития железнодорожного транспорта обеспечение безопасности перевозочного процесса, повышение уровня антитеррористической защищённости объектов железнодорожного транспорта. Значительное внимание должно быть уделено защите окружающей среды, дальнейшему повышению экологичности железнодорожного транспорта.

Участники съезда признают одной из главных задач необходимость повышения качества грузовых железнодорожных перевозок и их эффективности для грузовладельцев, оптимизация перевозочного процесса в условиях реформирования отрасли.

Перспективной задачей является развитие современных логистических технологий, ускорение контейнеризации перевозок, формирование сети современных терминалов и грузовых дворов.

Системное повышение качества перевозок возможно на основе сбалансированного развития железнодорожного транспорта общего и необщего пользования, портов, консолидации

перевозок, формирование сети современных терминалов и грузовых дворов.

Съезд подчёркивает необходимость сбалансированного

внедрения реформ. Реализация структурных преобразований должна осуществляться без рисков нарушения устойчивости и эффективности работы отрасли, ухудшения качества обслуживания потребителей, снижения уровня жизни железнодорожников.

Участники съезда отмечают необходимость повышения эффективности использования всех видов ресурсов, роста производительности труда на 30% до 2015 года с целью повышения финансовой устойчивости железнодорожных предприятий и обеспечения на этой основе достойного уровня благосостояния железнодорожников.

Съезд поддерживает продолжение сотрудничества ОАО «РЖД» с российскими и зарубежными партнёрами в области разработки и увеличения выпуска нового подвижного состава, использования современного программного обеспечения, внедрения энергосберегающих технологий и других направлений.

По мере дальнейшей модернизации страны, глобализации экономики, расширения её внутренних и внешних транспортно-экономических связей с учётом создания Единого экономического пространства и Таможенного союза значение железнодорожного транспорта в интеграционных процессах и его роль в международных транспортных коридорах на всём их протяжении.

– гармонизация транспортного права, транспортных документов для железнодорожных и смешанных перевозок, упрощение пограничных и таможенных процедур позволит значительно повысить эффективность международных железнодорожных перевозок между Европой и Азией.

Участники съезда выражают поддержку Программе народных инициатив Общероссийского народного фронта и программе партии «Единая Россия».

В ближайшее время документ будет доработан с учётом замечаний и предложений участников съезда, утверждён и опубликован в «Гудоке».



## Доклад

## устойчивого развития России

тива компании по выпуску государством специальных так называемых инфраструктурных облигаций с целью привлечения для их приобретения пенсионных накоплений нашла поддержку в Программе народных инициатив. Мы уверены, что такие облигации – отличный инструмент по многим причинам. Приведу несколько примеров.

Так, для государства инвестиции в железнодорожную инфраструктуру окупаются за 10 лет за счёт дополнительных налогов, акцизов и сборов, не считая косвенных мультипликативных эффектов. При этом, например, Пенсионный фонд РФ мог бы получить реальный и надежный механизм инвестирования и возврата пенсионных средств.

Железнодорожная инфраструктура получит дополнительные средства для развития без серьёзного увеличения тарифной нагрузки на пользователей. Для промышленности увеличатся заказы на металлургическую, энергетическую, машиностроительную, электронные виды продукции. Новые заказы получат строители.

Вопросам развития инфраструктуры посвящена отдельная секция. Но уже сейчас предлагаю поддержать включение в Рекомендации съезда следующих предложений: по ускорению развития железнодорожной структуры, принятию конкретных решений по масштабному развитию до 2015 года БАМа и Транссиба, доведению объёмов вложений в модернизацию и развитие железнодорожной структуры до 1% ВВП, приоритетные отработки механизма инфраструктурных облигаций на примере развития инфраструктурных проектов ОАО «РЖД».

Не менее важной задачей ближайших лет являются оптимизация процесса перевозок и повышение эффективности и качества перевозок для наших клиентов. На преобразованиях в этой сфере сделан серьёзный акцент на третьем этапе реформирования. Полнотью либерализован парк грузовых вагонов, созданы юридически обоснованные перевозчики пассажиров в дальнем следовании, в пригородном сообщении. При этом расширение сферы конкуренции перевозчиков в экспериментальном режиме названо одной из основных задач четвёртого этапа реформирования. Хочу акцентировать внимание на словах «экспериментальный режим», так как они совершенно не случайно появились в Целевой модели рынка до 2015 года. Опыт проведённых реформ не только в теории, но и в практике показал, что спешные или некомплексные преобразования в сложной системе железнодорожного транспорта могут нести серьёзные риски для экономики.

У всех на слуху ситуация, сложившаяся в сфере оперирования грузовыми вагонами в текущем году. Реформа позволила создать условия для притока инвестиций в покупку новых вагонов. Парк вырос до максимального уровня, средний возраст вагонов серьёзно снизился. Но грузовладельцы не почувствовали улучшений от этого, так же как не улучшилось использование инфраструктуры. Вагонов много, но целому ряду клиентов, особенно среднему и мелкому бизнесу, они стали почему-то недоступны. Проблема сложилась из комплекса сбоев. Стоимость использования вагонов выросла, и в ней заложена серьёзная, на мой взгляд, спекулятивная составляющая. Вагон в России уже давно стоит дороже, чем в США, при этом при худших характеристиках.

Новые нормативы управления приватными вагонами принятые с запозданием. В результате в течение года более 1,85 тыс. собственников вагонов направляют каждый вагон адресно без учёта общесетевой технологии. Станции были переполнены вагонами. Ежегодно мы перевозим более 100 поездов с порожними вагонами во встречных направ-



ФОТО: ДАВИД ГОЛДБАКО

## Железнодорожной сети требуются масштабная модернизация и серьёзное развитие

ленинград. Декларируемого укрепления частных операторских компаний пока не произошло, так как никаких регуляторных мер или экономических стимулов для этого не создано. Следует признать, что мы пока не достигли конечной цели реформирования в этом секторе.

В октябре-ноябре ситуация начала улучшаться после принятия правительством по инициативе компаний определённых решений. Мы пошли на решительные меры при поддержке субъектов Федерации и создали под руководством начальников железных дорог межрегиональные координационные советы с участием руководителей субъектов Федерации, грузоотправителей, участников железнодорожного рынка.

Из этого опыта люди, которым безразлична эффективность отрасли, должны сделать соответствующие выводы. Особенно когда начинается разговор о необходимости расширять конкуренцию грузовых перевозчиков на единой инфраструктуре. И здесь снова позвольте обратиться к Программе народных инициатив. Цитирую: «Необходимо завершить структурные реформы естественных монополий, из которых должны быть выведены конкурентные виды бизнеса. Там, где конкуренция невозможна или нежелательна, предоставление услуг должно быть централизованным. Нельзя разбивать одну большую монополию на несколько маленьких».

Я думаю, что опыт реформирования железных дорог подкрепляет каждый из этих тезисов. Цель реформирования – прежде всего рост эффективности и привлекательности для клиента. А любые частные интересы, пусть даже очень крупного капитала, не могут ставиться во главу угла, если не совпадают с главными целями преобразования в интересах всего общества.

Не менее значимый опыт нами получен в сфере реформирования пассажирских перевозок. Холдинг ОАО «РЖД» здесь выполнил все обязательства, создав Федеральную пассажирскую компанию и 26 пригородных пассажирских компаний в партнёрстве с субъектами РФ. Проведена большая и ответственная работа. Но деятельность этих компаний оказалась не подкреплена соответствующими федеральными и региональными законами и источниками финансирования социально значимых перевозок. В частности, не принят федеральный закон об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в РФ и внесении изменений и дополнений в отдельные законодательные акты РФ.

В результате по итогам 2011 года Федеральная пассажирская компания получит около 6 млрд

руб. убытков от перевозок пассажиров в плацкартных и общих вагонах, так как в федеральном бюджете предусмотрено выделение финансирования на эти цели только в объёме около 80% от совершенных социально значимых перевозок.

Сложная ситуация и в пригородных перевозках. Правительство РФ в текущем году утвердило снижение тарифов на услуги инфраструктуры для пригородных пассажирских перевозок практически полностью.

При этом правительство выделило 25 млрд руб. субсидий ОАО «РЖД» на возмещение потерь доходов.

Кроме этого, компания нашла ресурсы на 9 млрд руб. для снижения своих расходов на эти перевозки. В свою очередь, субъектам РФ для обеспечения безубыточности требовалось в целом по сети изыскать 14,5 млрд руб., из которых к концу года, к сожалению, пока по документам мы видим 5,7 млрд руб.

Это значит, что, несмотря на все усилия правительства и компаний, ряд перевозчиков в пригородном сообщении в очередной раз могут закончить год с убытками или большими

долгами перед ОАО «РЖД». А субъекты Федерации не выполнят теговорённости, которые учтывались при формировании решения правительства о выделении 25 млрд руб. Этот вопрос в таком случае передаётся уже в сферу взаимодействия с центральной властью и региональными властями.

С учётом огромного пройденного пути по реформированию железных дорог подкрепляет каждый из этих тезисов. Цель реформирования – прежде всего рост эффективности и привлекательности для клиента. А любые частные интересы, пусть даже очень крупного капитала, не могут ставиться во главу угла, если не совпадают с главными

целями преобразования в интересах всего общества. Не менее значимый опыт нами получен в сфере реформирования пассажирских перевозок. Холдинг ОАО «РЖД» здесь выполнил все обязательства, создав Федеральную пассажирскую компанию и 26 пригородных пассажирских компаний в партнёрстве с субъектами РФ. Проведена большая и ответственная работа. Но деятельность этих компаний оказалась не подкреплена соответствующими федеральными и региональными законами и источниками финансирования социально значимых перевозок. В частности, не принят федеральный закон об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в РФ и внесении изменений и дополнений в отдельные законодательные акты РФ.

Я считаю, что стратегическая задача российской транспортной отрасли – войти в 2020 году в двадцатку стран, лидирующих по развитию логистических технологий. Для достижения этой цели мы намерены кардинально улучшить надёжность перевозок, увеличить скорость доставки грузов, а также расширить кооперацию вместе с другими участниками рынка для создания комплексных транспортных услуг.

Свидетельством этому, уважаемые коллеги, является то, что именно к нашему съезду мы смогли провести контейнерный поезд из порта Находка-Восточная до Шушар. Поезд стартовал 11 ноября 2011 года в 11 часов и прибыл в Шушары 18 ноября 2011 года. То есть через 6 суток и 16 часов – быстрее, чем предусмотрено в нашей программе «Транссиб – за 7 суток». Это хороший подарок съезду.

На такой технологии мы сможем активно реализовывать транзитный потенциал российских железных дорог. В этом нет сомнения с учётом того, как после кризиса нарастает интерес к транссибирским перевозкам со стороны наших партнёров в Европе и Азии. Так же уверен, что создание Таможенного союза, формирование Единого экономического пространства

развития высокоскоростных перевозок, использования современного программного обеспечения и по множеству других направлений.

Нашим ключевым приоритетом есть и будет, безусловно, обеспечение безопасности железнодорожных перевозок, повышение надёжности и устойчивости всей системы. Мы намерены сократить вероятность опасных отказов более чем на 20%, снизить негативное воздействие железнодорожного транспорта на окружающую среду на 35% к 2015 году и на 70% к 2030 году, ежедневно повышать энергоэффективность перевозочного процесса.

Для освоения новых знаний, технологий, для модернизации отрасли необходимы более подготовленные, компетентные, креативные специалисты. Поэтому ещё один блок задач касается социальной ответ-

мы будем повышать адресность социальных льгот, работать с молодёжью и детьми, развивать корпоративную культуру. Значимой задачей является эффективное взаимодействие с профессиональным союзом железнодорожников и транспортных строителей. ОАО «РЖД» будет продолжать выстраивать социальное партнёрство с трудовыми коллективами на принципах взаимной выгоды, разумного баланса интересов и доверия.

Хочу особенно подчеркнуть, что проводимые в настоящие времена реформы социального сектора компании не приведут к снижению уровня социальных гарантий. Необдуманных и неборатимых изменений в этой сфере не было ранее и не будет допущено впредь. Мы сохраним те социальные объекты и там, где в основном проживают железнодорожники и у муни-

## Частью нашей железнодорожной культуры

и профессиональной части всегда были преданность Родине и выбранному делу, профessionализм, ответственность, устойчивость

## откроют новые перспективы для развития перевозочного и логистического бизнеса, что благоприятным образом скажется на росте транзита и обёма экспортных перевозок.

Следующий блок задач – инновационное развитие холдинга. Во исполнение поручения Президента РФ Дмитрия Медведева советом директоров компании определены приоритеты дальнейшего научно-технического развития. ОАО «РЖД» – пример компании, которая соответствует среднему мировому уровню по расходованию средств на научно-исследовательские и опытные конструкторские работы. Эти выводы сделаны на научно-исследовательских и опытных конструкторских работах. Эти выводы сделаны на научно-исследовательских и опытных конструкторских работах.

В текущем году на НИОКР мы выделили 5,7 млрд руб., или 0,5% от планируемой выручки. Мы понимаем эффективность инвестирования в новые технологии и ставим цель: к 2015 году увеличить долю расходов на научно-технические исследования до 1% от оборота компании. Компания одной из первых

откроет новые перспективы для развития перевозочного и логистического бизнеса. Мы на всех этапах реформирования отрасли подчёркивали, что успех изменений должен определяться в трёх измерениях: для государства, для общества и потребителей наших услуг, для предприятий железнодорожного транспорта и его работников. При этом оптимальным можно признать только сбалансированное развитие всех направлений.

В этой связи рост благосостояния железнодорожников по мере развития отрасли при сохранении высокого уровня социальной поддержки и достойного социального статуса работников является важнейшей стратегической целью. Для этого мы планируем увеличение среднемесячной заработной платы работников компании, занятых на перевозках, до 50 тыс. руб. к 2015 году. Как и в предыдущие годы, такой рост заработной платы будет обеспечиваться за счёт серьёзного опережающего роста производительности труда.

В Программе народных инициатив Общероссийского народного фронта ставится задача: производительность труда в России в ближайшие 5 лет должна вырасти не менее чем на треть. Стратегия холдинга «РЖД», одобренная в 2010 году, ставит аналогичную цель – повысить производительность труда на 30% и на основе этого обеспечить рост благополучия железнодорожников.

Хочу заверить, что одним из основных принципов работы компаний будет оставаться именно принцип социальной ответственности. В этой связи

циальных властей пока нет достаточных ресурсов и средств на содержание социальной инфраструктуры.

Несмотря на глобальные экономические потрясения и изменения, происходящие в экономике и финансах, процессы глобализации в мире будут продолжаться. Международная торговля, финансы, обмен технологиями, туризм, изучение мировых культур, перемещение в пространстве – все эти тенденции будут набирать силу. Россия занимает достойное место в международной экономике, политике, культуре, религиозной жизни и науке.

«Российские железные дороги» как одна из важнейших компаний страны также становится всё более глобальным игроком на транспортном рынке и обладает большим опытом в строительстве железнодорожной инфраструктуры и организаций перевозочного процесса. Эти компетенции подтверждаются проектами, которые компании реализует в различных государствах мира: КНДР, Монголии, Армении, Иране. Мы развиваем сотрудничество с Сербией, Индонезией, надеемся на возрождение сотрудничества и реализацию проекта в Ливии.

Наиболее значимым и перспективным проектом для нас является строительство линии так называемой широкой колеи через Узбекистан до Болгарии и далее до Венгрии. Создание этого нового инфраструктурного моста, продолжение Транссибирской магистрали, создаст совершенно новые возможности для экономики многих стран и интеграции евразийского пространства.

Спасибо за внимание.

Дополнив на востоке этот мост Транссибирской магистрали, мы создадим уникальную и фактически единую железнодорожную евразийскую сеть.

Хочу подчеркнуть, что наше участие в работе международных транспортных организаций, таких как МСЖД, ОСЖД, ЕЭК и ЭСКАТО ООН, направлено на продвижение именно этих идей и проектов, развитие международных транспортных коридоров, гармонизацию нормативно-правовой и технологической базы.

ОАО «РЖД» играет также роль ключевого интегратора на «пространстве 1520» как в рамках «производственного» Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества, так и в формате бизнес-форума «Стратегическое партнёрство 1520».

18 октября 2011 года в Санкт-Петербурге Советом глав правительств государств – участников СНГ утверждена Концепция стратегического развития железнодорожного транспорта государств – участников СНГ до 2020 года. В её разработке компании «РЖД» принадлежит одно из лидирующих мест. Уверен, что глобализация железнодорожного транспорта и унификация стандартов его деятельности – это долговременный тренд. «Российские железные дороги», как и в предыдущие годы, будут играть лидирующую роль в железнодорожных интеграционных процессах и формирования единого транспортного пространства, а Совет глав стран – участниц СНГ единогласно принял предложенную концепцию без единого замечания.

Уважаемые коллеги!

Перед вами стоят масштабные и ответственные задачи. Так было в течение предыдущих 175 лет, так будет и в будущем, потому что российские железные дороги – неотъемлемый элемент всех процессов, которые происходят в нашей стране, в обществе. Частью нашей железнодорожной культуры и профессиональной части всегда были преданность Родине и выбранному делу, профessionализм, ответственность, устойчивость.

Сейчас эти качества очень нужны нашему обществу и стране для продолжения уверенного движения вперёд. Поэтому мы должны с оптимизмом смотреть в будущее железнодорожного транспорта. Уверен, что эффективное развитие железнодорожных магистралей, реализация всех стратегических целей станут мощным катализатором ускорения социально-экономического развития России в долгосрочной перспективе.

Даёте в зале Манежа, собирались профессионалы своего дела, люди, которые самоотверженно трудаются на выбранном поприще, трудаются на благо нашего общества и во имя задач, которые реализуются компанией. Убеждён, что II Железнодорожный съезд станет очередным шагом к формированию долгосрочной стратегии развития, для укрепления профессиональных связей в отрасли, которая проходит через серьёзное реформирование.

Уверен, что партнёры, клиенты, государственные руководители, представители общественных организаций поддержат инициативы этого съезда.

В заключение, уважаемые участники съезда, я от имени железнодорожников ОАО «РЖД» предлагаю подтвердить одобрение Программы народных инициатив Общероссийского народного фронта, поддержать политические решения, которые принятые в нашей стране, о выдвижении Владимира Путина для избрания в президенты РФ, поддержать лидеров партии «Единая Россия» – партии, которую мы можем критиковать, которой мы можем предъявлять претензии, потому что это – наша партия. Предлагаю эту резолюцию также включить в материалы нашего съезда.

## ПЕРСПЕКТИВЫ

## Стратегия модернизации

ОАО «РЖД» ПРЕДЛАГАЮТ СДЕЛАТЬ ПЛОЩАДКОЙ ДЛЯ ПОИСКА ЕДИНОГО МНЕНИЯ О ТОМ, КАК РАЗВИВАТЬСЯ ОТРАСЛИ

Без развития железнодорожного транспорта российская экономика не сможет эффективно функционировать. Что нужно сделать для того, чтобы придать всему железнодорожному сектору новый облик, соответствующий тому, который требуется для развития страны, рассуждали участники пленарного заседания II Железнодорожного съезда.

«Современная экономика требует от железнодорожников решения новых задач, – сразу задала тон дискуссии спикер Совета Федерации Валентина Матвиенко. – Нельзя считать нормальным, что пять российских регионов не имеют железнодорожного сообщения вообще, а в десяти оно развито очень слабо. Строительство новых железных дорог было и остаётся системообразующим фактором освоения территории нашей страны и имеет огромное социальное значение. Ведь вслед за проложенными рельсами, построенным тоннелями и мостами возникают дома и школы, открываются рудники и шахты, строятся промышленные предприятия».

Второй задачей, как считает Валентина Матвиенко, является повышение скорости движения. Третья важнейшая задача – это модернизация инфраструктуры железнодорожного транспорта. По состоянию на начало 2011 года её износ составлял 49%. При этом средний возраст локомотивов сегодня – примерно 20–25 лет. А средний возраст пассажирских вагонов – около 17 лет.

«Еще в XIX веке в России проходили железнодорожные тарифные съезды, в которых принимал участие тогдашний премьер-министр Сергей Витте, – напомнила участникам заместитель председателя Государственной думы Любовь Слиска. – И там стояли такие же вопросы оптимизации железнодорожных перевозок, удовлетворения потребностей товаропроизводителей, формирования тарифной политики. Сергей Витте говорил, что, если вопрос поставлен правильно, он будет стоять долго». Любовь Слиска отметила, что модернизация железнодорожного транспорта – это основное условие перехода экономики страны на инновационные рельсы.



говор с РЖД. Это будет сделано в следующем году.

Для дальнейшего развития рынка перевозок, как считает Дмитрий Стрежнев, нужно предварительно создать три–четыре крупные компании, с которыми бы взаимодействовали грузоправители и которые могли бы гарантировать им вывоз продукции.

Министр транспорта Игорь Левитин отметил, что сейчас инвестиционная программа ОАО «РЖД» – это программа поддержания инфраструктуры в рабочем состоянии, а для страны необходима программа развития. Но препятствием здесь является низкая привлекательность инфраструктурных проектов для инвесторов. «Первое государственно-частное партнерство началось именно в России, к нему нам сейчас и нужно вернуться», – полагает Игорь Левитин. – Особенно этого нужно добиваться в сфере высокоскоростного движения, где по мировому опыту порядка 40% составляют частные инвестиции, а 60% – средства государства и самой железнодорожной компании».

Для того чтобы не сдерживать развитие экономики, должен быть реализован ряд крупных железнодорожных проектов, таких как расширение узких мест на БАМе и Транссибе, подходов к морским портам.

Игорь Левитин сообщил, что министерство будет продолжать законодательную поддержку реформ на железнодорожном транспорте и выделять средства на пассажирские перевозки.

Участники пленарного заседания высказались в целом за усиление государственного регулирования в отрасли и в части поддержки правительства инвестиционных проектов, которые реализует компания.

Сергей Плетнёв

С основным докладом, как ОАО «РЖД» намерено развивать железнодорожные перевозки, выступил президент компании Владимир Якунин. Основным фактором, который поможет модернизировать инфраструктуру железных дорог, он назвал создание условий, при которых в сектор ежегодно инвестировали бы не менее 1% ВВП страны.

С темы инвестиций начал свою выступление и губернатор Волгоградской области Анатолий Бровко, ведь железная дорога, которая на территории его

участники съезда оценили магистраль как один из ключевых социальных факторов в стране

области эксплуатирует всего 2% сети, даёт 5% поступлений в областной и муниципальные бюджеты. Железная дорога много вкладывает в реконструкцию инфраструктуры, она заявила о себе как ведущий инвестор в регионе, соперничающий с нефтяными компаниями. До конца 2015 года сумма инвестиций достигнет 14 млрд руб., а это рост погрузки, налогов и зарплат для жителей области.

и за счёт частных инвесторов. Когда мы опрашивали российские компании, они отмечали, что сектор еще не очень открыт для частных инвестиций. Но я думаю, что ситуация скоро изменится, потому что, по заявкам грузоотправителей, объём перевозок должен значительно вырасти, а без дополнительных инвестиций вывести весь этот объём невозможно». Кроме того, Александр Шохин не считает, что на пути реформирования сферы перевозок нужно из монополии создавать оли-

гополию. «Чтобы цены не поднимались, нужно развивать конкуренцию среди операторов и перевозчиков», – говорит руководитель РСПП.

Генеральный директор ОАО «МХК «ЕвроХим» Дмитрий Стрежнев рассказал о своём успешном опыте сотрудничества и инвестирования с РЖД на примере нового порта Тамань, который строится на Чёрном море. Несколько участников проекта готовы строить и терминалы, и подъездные пути, заключив соответствующий до-

## Из выступлений



**Валентина Матвиенко, председатель Совета Федерации:**  
– Целенаправленное взаимодействие компаний ОАО «РЖД» с органами региональной власти позволило вплотную подойти к решению основной задачи в сфере пригородных перевозок – выходу на безубыточную деятельность. Пример ряда регионов показывает, что при наличии должной степени ответственности и заинтересованности

проблема убыточности пригородных перевозок может решаться.



**Виктор Зубков, первый вице-премьер Правительства России:**  
– Особо отмечу роль железнодорожного транспорта в развитии отдельных регионов, в повышении экономической интеграции. Для многих субъектов железнодорожные предприятия являются крупнейшим работодателем, ключевым заказчиком для строительного сектора. Ряд регионов связывает перспективы своего развития с

возможностью получить доступ к железнодорожной сети и обеспечить круглогодичные перевозки.



**Игорь Левитин, министр транспорта:**  
– Четыре года назад на I Железнодорожном съезде мы обсуждали вопрос модернизации, и эта задача не теряет своей актуальности. Во главу угла всей работы ОАО «РЖД» и отрасли, конечно же, мы должны поставить вопросы эффективного обслуживания пассажиров и перевозки грузов. В ходе реформирования железнодорожного транспорта были созданы механизмы государственной поддержки, которых не было у Министерства путей сообщения. Это позволило поддержать компанию.

## СОТРУДНИЧЕСТВО

## Региональный проект

Холдинг и кабинет министров Чувашии подписали договор о взаимодействии



Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин и президент Чувашской Республики Михаил Игнатьев (слева) определили параметры сотрудничества

## В КУЛУАРАХ

## Думать о будущем

ГОВОРЯТ УЧАСТНИКИ ФОРУМА

**Владимир Колесников, ректор Ростовского государственного университета путей сообщения:**

– Съезд – очень значимое событие не только для железнодорожников, но и для всей страны. Согласитесь, вряд ли найдётся россиянин, который не пользуется железнодорожным транспортом. Мне как человеку, который занимается подготовкой кадров для отрасли, очень приятно видеть на столь ответственном форуме много молодёжи. Это была не только работающая молодёжь, но и студенты вузов и техникумов. Значит, ОАО «РЖД» думает о будущем.

На железнодорожных дорогах реализуется замечательная программа, нацеленная на решение проблем этой категории сотрудников. Не знаю, есть ли вообще в нашей стране ещё компании, которые, как наша, имеют свою молодёжную ипотеку, создают возможности для погашения кредитов молодым семьям с детьми.

Железнодорожный съезд вызвал много мыслей. Красной нитью прошла на нём проблематика модернизации. На железнодорожных дорогах она идёт, и эффект её виден. Однако я считаю, что без поддержки федерального правительства железнодорожникам будет сложно решить все задачи. Но как власти всегда считали? «Железка» вытаянет. Так было под пулями и бомбами во время войны, а потом и в период восстановления народного хозяйства. То же самое мы наблюдали и в жёстких условиях

мирового кризиса. На железнодорожных дорогах действительно работают железные люди. Но они нуждаются в поддержке. Ведь задача перед компаниями стоит грандиозные.

Достаточно назвать только ту колossalную работу, которая осуществляется в Сочи в рамках подготовки транспортной инфраструктуры к зимней Олимпиаде в 2014 году. Она преобразит всю жизнь этого региона. А ведь это не единственная цель. Задача – модернизировать, сделать высокотехнологичной всю сеть железных дорог. Сделать это можно только с помощью государства.

**Илья Василевский, слесарь локомотивного депо Елец Юго-Восточной железной дороги:**

– Я впервые на съезде. Признаюсь, испытал чувство гордости за то, что работаю в компании «РЖД». Меня поразил уровень организации этого форума, основательная разработка докладов, их актуальность. Не сомневаюсь, что при таком подходе все трудности будут преодолены. Это уже происходит. Так, наше депо хотело закупить 10 новых локомотивов, а потом решило брать 30. В общем, растёт по всем параметрам. Есть всё для работы: нормальное снабжение, инструменты, оборудование. А главное, есть желание работать. Сам я потомственный железнодорожник. Наша династия берёт отсчёт от победного 1945 года. Очень хочу, чтобы мои дети её продолжили.

ториях, усиlena охрана поездов и объектов транспорта. До конца года все вокзалы республики оснастят стационарными металлодетекторами.

Важная задача – снизить убытки от пригородных железнодорожных перевозок в регионе и повысить эффективность работы пригородной пассажирской компании «Союздоргтранс». В республиканском бюджете на 2011 год предусмотрена компенсация затрат на доставку пассажиров в размере 12 млн руб., дополнительно необходимо выделить ещё почти 106 млн руб.

В муниципальную собственность железнодорожники передали объекты жилищного фонда общей площадью 171 тыс. кв. м. В региональный и местный бюджеты ОАО «РЖД» в 2010 году внесено 211,4 млн руб. Доля платежей компании в налоговых доходах бюджета республики

составляет почти 1%. А объём выплат работникам предприятий отрасли, действующих на территории Чувашии, составил 1,6 млрд руб.

Новый документ предусматривает также сотрудничество холдинга и администрации республики при реконструкции железнодорожных вокзалов в регионе, а также передачу привокзальных территорий в ведение ОАО «РЖД».

В прошлом году в развитие железнодорожной инфраструктуры в республике компания инвестировала 1,8 млрд руб. В нынешнем году железнодорожники на эти цели выделят 1,2 млрд руб. Среди наиболее крупных проектов – реконструкция депо Канаш для ремонта рельсовых автобусов и модернизация 25 км пути на участке Княжиха – Шумерля.

Наталия Курская

## ПЕРСПЕКТИВЫ

## Мост возможностей

## ИНТЕГРАЦИЯ НЕ ОТМЕНЯЕТ КОНКУРЕНЦИИ

Символично то, что проведение II Железнодорожного съезда совпало с саммитом, на котором главы трёх государств – России, Казахстана и Белоруссии – сделали ещё один шаг к созданию Евразийского экономического союза. Они договорились об организации Евразийской экономической комиссии – фактически наднационального правительства. «Приоритетная задача для нас сейчас – обеспечение свободного движения товаров, услуг, капиталов и рабочей силы на пространстве трёх государств», – сказал Президент России Дмитрий Медведев.

С обсуждения этой актуальной темы и начал свою работу II Железнодорожный съезд. Ответственный секретарь Комиссии Таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана Сергей Глазьев отметил, что снятие таможенных барьеров дало взрывной рост взаимной торговли – на 40%. А соответственно, и рост международных перевозок.

В следующем году начнёт действовать пакет соглашений по Единому экономическому пространству в рамках Таможенного союза. Он включает два документа по железнодорожному транспорту. Один из них – соглашение о единых принципах и правилах регулирования деятельности субъектов естественных монополий, а второй – о допуске к железнодорожной инфраструктуре.

С 1 января 2015 года надо будет обеспечить равный доступ перевозчиков трёх государств к железнодорожной инфраструктуре. Но прежде нужно выработать единые требования к перевозчикам, унифицировать и гармонизировать железнодорожные тарифы.

Заместитель министра транспорта РФ Сергей Аристов сообщил, что нормативная база уже готовится. Сточки зрения технологий перевозочного процесса железные дороги государств с колёсами 1520 все эти 20 лет после распада Союза не переставали быть едиными. Они координируют свою работу в рамках Совета по железнодорожному транспорту государств – участников СНГ. Но сегодня в соседних странах разные подходы в отношении допуска перевозчиков к инфраструктуре. Целевая модель нашего рынка предусматривает работу локальных перевозчиков лишь на отдельных направлениях. С учётом на-



иля Игнатьева, заказы РЖД обеспечивают сотни рабочих мест и немалую долю бюджета. И он обеими руками за то, чтобы сотрудничество и дальше развивалось.

Чтобы успешно интегрироваться в Евро-Азиатскую транспортную систему, необходимо строить в России высокоскоростные магистрали. По словам Бориса Лапидуса, протяжённость ВСМ в мире уже достигла 14 тыс. км, к 2030 году она составит 50 тыс. км. А у нас пока не построено ни одного километра выделенных высокоскоростных магистралей. Ведётся ещё только проектирование первой ВСМ Москва – Санкт-Петербург. Между тем президент ADIF Антонио Марин заявил, что его компания готова поделиться своим опытом строительства и эксплуатации таких дорог. В Испании сеть ВСМ соединила 24 города, сократив время в пути в 2–3 раза. Для России с её огромными расстояниями это более чем актуально.

Вопрос: где взять инвестиции? Наверное, там же, где берут их в других странах, – в государственных и частных источниках. Надо искать партнёров.

«Мы рассматриваем сотрудничество с ОАО «РЖД» как одно из приоритетных направлений нашей деятельности», – заявил председатель правления ОАО «Банк ВТБ» Андрей Костин. Кстати, ВТБ обеспечил в 2010–2011 годах ОАО «РЖД» рекордный объём финансирования – 328 млрд руб. Он помог успешно разместить евробонды ОАО «РЖД» на \$1,5 млрд сроком на 7 лет. При этом спрос на эти ценные бумаги превзошёл все ожидания. Размещены и 20-летние евробондажи на 650 млн фунтов. Кроме того, открыта кредитная линия на \$124 млн для модернизации Улан-Баторской железной дороги в Монголии.

Генеральный директор Института экономики и развития транспорта Фёдор Пехтерев считает, что миссия РЖД – консолидировать железные дороги на «пространстве 1520», которые объединяют одну шестую суши на Земле. А далее предстоит глубинная интеграция в Евро-Азиатскую транспортную систему. Россия может и должна быть эффективным транспортным мостом между Европой и Азией. Но это задача не только «Российских железных дорог». Это дело государственное.

ТАМАРА АНДРЕЕВА

Железнодорожный транспорт должен стать высокотехнологичным – только тогда он выдержит конкуренцию

циональных законодательств и будут разрабатываться правила доступа к инфраструктуре и оказания услуг инфраструктуры, а также перечень этих услуг.

По словам Сергея Глазьева, уже к 2020 году товарооборот между государствами Евразийского союза вырастет в два раза. И транспорт должен будет его «переварить». Поэтому разработан план развития общей транспортной сети, который включает в себя 140 проектов по расширению узких мест на железных и автомобильных дорогах и созданию логистических центров. Общий объём инвестиций оценивается более чем в 100 млрд руб., в том числе 25 млрд потребуется на реализацию 8 крупных железнодорожных проектов. В этих условиях особое значение приобретает координация проектов и программы развития. А интеграция не отменяет конкуренции.

Президент АО «Национальная компания «Казахстанские железные дороги» Аскар Мамин сообщил, что до 2020 года в развитие железных дорог Казахстана будет вложено более

\$35 млрд. Поставлена задача – обеспечить высокий стандарт качества инфраструктуры, повысить скорости движения, в том числе и между регионами внутри страны. При этом идёт развитие во всех направлениях. Уже в этом году будет произведена стыковка железных дорог Казахстана и Китая, и это откроет путь в Европу странам Юго-Восточной Азии. При этом ожидается двукратный рост товарных потоков из Китая. А следующим шагом будет открытие сквозного движения поездов на строящейся железной дороге из Казахстана в Иран.

Но и в России есть свои планы принять грузопотоки из этой страны. Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин и глава государственной компании «Иранские железные дороги» Абдул Али Сахеб Мхаммади, проводя переговоры в кулуарах съезда, договорились связать сеть железных дорог Ирана, в частности порт Бендер-Аббас на берегу Персидского залива, и Европу через территорию России. Тем самым будет завершено строительство одного из маршрутов

МТК «Север – Юг», соглашение о котором было подписано ещё в 2000 году, но он эффективно пока не задействован.

О важности развития международных транспортных коридоров говорил на съезде и председатель исполнительного комитета Организации сотрудничества железных дорог Тадеуш Шлода. Но для этого нужно

привлечь контейнерный поток до 1 млн ДФЭ, заметил генеральный директор ВНИИЖТа Борис Лапидус. Конкурентоспособность этого кратчайшего сухопутного маршрута из Азии в Европу обеспечит сокращение времени доставки грузов и хороший сервис. С этой целью ОАО «РЖД» реализует свой проект «Транссиб – за 7 дней».

Кстати, по расчётом экономистов, 1 рубль, вложенный в грузопоток с Транссиба на БАМ, освободив его для скоростных перевозок. Но для этого надо развивать БАМ, строить там вкладывая в долгий ящик, учитывая, что на востоке находятся главные точки роста российской экономики.

Кстати, по расчётом экономистов, 1 рубль, вложенный в

По расчётом экономистов, 1 рубль, вложенный в развитие железных дорог, даёт втрое больший мультиплексный эффект для экономики. Так что дело это для всех выгодное – и для бизнеса, и для государства, и для региона

убрать с пути правовые рогатки. И он сообщил, что группа экспертов сегодня занимается созданием общего транспортного права для евразийского пространства. Разрабатывается и проект Конвенции о международном железнодорожном сообщении Европа – Азия (по типу КОТИФ западноевропейских государств).

Безусловно, одним из главных международных коридоров остаётся «Восток – Запад». «Хребтом» его является Транссиб. На эту магистраль можно

Кстати, в день открытия съезда на станцию Шушары Октябрьской железной дороги прибыл контейнерный поезд, преодолевший 6 суток 16 часов расстояния почти в 10000 км от станции Находка-Восточная на Дальневосточной магистрали. Он доставил 50 вагонов с контейнерами, гружёными запчастями к автомобилям марки Hyundai. Так что возможности ускорения контейнерного поезда ещё не исчерпаны. Для этого планируется принять ещё ряд мер, в частности перевести

развитие железных дорог, даёт втрое больший мультиплексный эффект для экономики. Так что дело это для всех выгодное – и для бизнеса, и для государства, и для регионов. На съезде прозвучал такой факт: 80% материалов, конструкций и оборудования, используемых при строительстве железных дорог, – отечественного производства. Это означает дополнительную загрузку мощностей промышленных предприятий. Например, Чувашия, по словам президента республики Миха-

## В КУЛУАРАХ

## Лучше видеть цели

## ГОВОРЯТ УЧАСТНИКИ ФОРУМА

Анатолий Зайцев, председатель комиссии по бюджету и налогам Законодательного собрания Ленинградской области:



Фото: Павел Головин

– На съезде была чётко показана возрастающая роль железнодорожного транспорта в мировой экономике. Поэтому очень жаль, что мы в России строим очень мало железных дорог. Кстати, сегодня страна теряет до 10% ВВП только из-за неразвитости путей сообщения. Главное, что нужно для изменения ситуации, – политическая воля.

Эрик Шмукст, вице-президент государственного акционерного общества «Латвийская железная дорога»:



Фото: Сергей Жиганов

– Латвийские железные дороги связаны с российскими колёсами 1520 мм. Мы – партнёры по бизнесу. Поэтому часто встречаемся на разных площадках. Но здесь, на съезде железнодорожников, я оказался внутри тех событий, которыми живёт компания. Мне понравилось, что здесь собрали железнодорожников со всей России и они могут снять какие-то вопросы в общении с руководством компаний.

Не могу не сказать о нашем сотрудничестве.

Проблема у нас общая – нехватка вагонного парка. Тем не менее этот год мы закончим с рекордным для нашей маленькой республики уровнем объёма перевозок – 160 млн тонн. Это результат хорошего взаимодействия.

Ольга Марченкова, заместитель начальника Тындинской дистанции сигнализации, централизации и блокировки:

– Для меня это уже второй съезд. Я встретилась с коллегами со всех дорог. Прониклась проблемами сети. С большим вниманием слушала слова президента Владимира Ивановича Якунина о том, что надо поднимать БАМ. Сегодня он не работает в полную силу – и это беда всей страны. Там всё есть для жизни: прекрасные города и люди. В своё время я приехала в Тынду на три года, а живу уже 23 года. Это мой любимый дом. У меня и сын железнодорожник. Родители тоже трудятся на железной дороге. Но, к сожалению, рабочих мест на

дороге мало. Поэтому молодёжь уезжает. А хочется, чтобы они не уезжали с БАМа, а приезжали.

Мы живём надеждой на это.

Анатолий Головаш, генеральный директор НИИ технологий, контроля и диагностики железнодорожного транспорта:

– Такой форум позволяет лучше увидеть цели. На съезде говорилось, что необходимо модернизация, важно внедрение научно-технических разработок.

Мы сейчас на Западно-Сибирской дороге и ряде других проводим эксперимент: оборудуем локомотивы системой «Борт». Он уже показал, что за счёт контроля и диагностики локомотивов после ремонта, перед ремонтом и во время эксплуатации можно добиться значительной экономии топлива. Система взяла под контроль весь этот цикл. Все данные стекаются к нам в институт. Ведётся мониторинг – отслеживаются все отклонения в работе локомотивов и тут же даются команда по их устранению. В результате мелкая неисправность просто не успевает вырасти в большую поломку. Локомотивы стали реже ломаться и, как говорится, побежали намного лучше.

Кстати, в первый год эксплуатации системы «Борт» экономия топлива достигла 40%.

Мы уже подсчитали: затраты на содержание локомотивного парка при этом можно сократить от 30 до 70%.

Андрей Антропов, генеральный директор ОАО «Людиновский тепловозостроительный завод»:

– Главное, что сегодня движет железнодорожной и машиностроительной отраслями, – это инновации. РЖД ставят перед нами задачу создания техники нового поколения. Наш завод построил двухдизельный тепловоз.

Без преувеличения – это инновационная машина. Мы работаем и над ещё более прогрессивным гибридным тепловозом.

Надо сказать, что построить в одиночку локомотив не под силу ни одной машиностроительной фирме. Поэтому мы сотрудничаем с множеством организаций. И, конечно, в первую очередь с РЖД, сообща вырабатывая технические параметры новой машины. Именно эта компания мотивирует нас идти по инновационному пути.

Меня часто спрашивают: опасна ли отечественным производителям конкуренция

со стороны зарубежных фирм? Но мы ведь, к сожалению, пока не можем сами строить «Сапсаны». Приходится закупать. А всё потому, что слишком долго не занимались этой проблематикой. В 90-е годы вообще не было закупок подвижного состава. В результате машиностроители остались без мотивации к созданию новой техники.

Отрасль долго находилась в состоянии стагнации. Это привело к тому, что сегодня мы пытаемся наверстать упущенное. Да, многодизельный тепловоз, подобный нашему, на мировом рынке присутствует, а вот гибридных локомотивов не так много даже у мировых производителей. И такая техника скоро в России появится.

Вячеслав Кабанов, машинист локомотивного депо Партизанск:

– Я тружусь уже 30 лет на железной дороге. Для меня главные, чтобы локомотивы не ломались. Работаю я на тепловозе, которому 32 года. Он уже выработал свой ресурс. Но к нам сейчас в депо приходят новые машины. Они мощнее моего старого в два раза. Мы их сейчас осваиваем. И надеюсь, я ещё поработаю и на новой технике.

## В КУЛУАРАХ

## Звенья одной цепи

Говорят участники форума

Владимир Сензяк, начальник Слюдянской дистанции пути Восточно-Сибирской железной дороги:

Съезд позволяет понять ход реформ в динамике, он придал им новый импульс. Безусловно, преобразования – процесс сложный и многогранный. Есть определенные проблемы, связанные с созданием Дирекции инфраструктуры и взаимодействием между структурными и дочерними подразделениями. А ведь транспорт – единная система. Недоработки в одном звене чувствуют все остальные службы. Но хочу подчеркнуть: эти проблемы не лежат в плоскости человеческих взаимоотношений. Для их решения необходимо доработать законодательную базу.

Александр Мочалин, заместитель начальника Забайкальской дороги по локомотивному хозяйству:

Здесь, на съезде, мы в очередной раз убедились, что планы компаний выполняются в соответствии с программами её развития. Я убеждён, что темпы будут сохранены. Наша задача – реализовать все начинания компании. Это непросто.

Забайкальская дорога отстает по всем направлениям, в том числе и в развитии инфраструктуры. Пока её состояние не позволяет на должном уровне обслуживать большой грузопоток. Но надеюсь, что мы сумеем изменить ситуацию. Ведь компания вкладывает в дорогу немало средств. Идёт электрификация южного хода на Китай, строительство подъездных путей к новым месторождениям полезных ископаемых.

С особым вниманием я слушал ответы президента компании на вопросы о БАМе, о строительстве второго широтного хода от Тайшета до Находки. Он, безусловно, окажет влияние на нашу работу. Транссиб разгрузится, легче будет пропускать поезда, да и скорости движения повысятся.

Андрей Ковалев, машинист электропоезда депо Первая Речка Дальневосточной железной дороги:

Сейчас в связи с проведением саммита АТЭС-2012 идёт интенсивное развитие Дальневосточного региона. Железнодорожную дорогу тоже ждут перемены. Будут вводиться интермодальные перевозки на маршруте Владивосток – Уссурийск, а в перспективе и Владивосток – Хабаровск. Мы надеемся, что будем пользоваться плодами этого развития и гордиться ими.

Не могу не затронуть и проблему, которая волнует буквально всех моих коллег. Она связана с ужесточением требований к нашему здоровью. В результате многие опытные машинисты не дорабатывают до пенсии. Но я не слышал, что кто-то из них получил компенсацию за потерянное на работе здоровье. А ведь мы трудимся в очень непростых условиях: смена 12-часовая. Всё это время мы находимся в напряжении. Это надо учесть и помочь машинистам сохранить здоровье. А если не удалось, получить компенсацию за его потерю.

## Дороги требуют инвестиций

Должна быть сформирована прозрачная и действенная модель финансирования инфраструктурных проектов

Мало у кого есть сомнения по поводу необходимости развития сети железных дорог России. При этом, по мнению многих экспертов, влияние в данной сфере государственного капитала должно стать сильнее.

Первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов, открывая секцию «Опережающее развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта в России», отметил, что экономический кризис, к сожалению, не позволил вести реализацию «Стратегии-2030» в запланированных объемах. В то же время за счет проведения продуманной инвестиционной политики развитие железнодорожной инфраструктуры ОАО «РЖД» продолжалось.

В частности, модернизированы основные направления для вывоза возрастающих объемов угля из Кузбасса, получили развитие подходы к морским портам, в результате чего объемы перевозки грузов увеличены на 25 млн тонн (или на 20% после 2007 года). Правительство в течение последних четырех лет инвестировало в железнодорожную инфраструктуру из госбюджета более 300 млрд руб. За счет этих средств осуществлялись строительство линий Беракит – Якутск, реконструкция участка Оунз – Высокогорная с созданием Кузнецкого тоннеля, возводились олимпийские и другие объекты.

Рациональное использование ограниченных инвестиций и эффективная производственная деятельность компаний дали конкретные результаты: грузооборот в текущем году выйдет на докризисный уровень 2007 года – прежде всего в результате роста средней дальности перевозок и увеличения грузопотоков на восточном направлении. До 2015 года ожидается прирост грузооборота более чем на 12–20%.

«Таким образом, бизнес сформировал масштабный долгосрочный спрос на развитие



российских железных дорог. Также масштабные задачи ставятся перед отраслью в сфере развития пассажирских перевозок», – констатировал Вадим Морозов.

Компания подготовила современную версию Генеральной схемы развития ОАО «РЖД» на период до 2020 года, в которой определены мероприятия по развитию инфраструктуры и необходимые для этого инвестиции.

Наиболее масштабные и сложные работы предстоит

привести по усилению подходов к портам, развитию Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей, модернизации целого ряда крупнейших транспортных узлов и сортировочных станций. Требуется наращивание мощностей на многих участках магистральных направлений.

Отдельной важнейшей темой является развитие высокоскоростного и скоростного движения.

На реализацию насущных инфраструктурных проектов

даже без учёта пассажирского комплекса требуется направить до 2015 года порядка 600 млрд руб., из которых ОАО «РЖД» может выделить лишь третью часть. Вадим Морозов подчеркнул, что в этой связи необходимо вернуться к реализации понятной, прозрачной и действенной модели финансирования развития инфраструктуры, заложенной в «Стратегии-2030». Для её формирования, помимо ресурсов компании, необходимо задействовать такие

конкретные инвестиционные инструменты и механизмы, как средства федерального бюджета и регионов, частный капитал, инфраструктурные облигации, инвестиционная составляющая тарифа, частичное регулирование тарифа на перевозку с установлением предельных уровней, заключение сетевого контракта и др.

Заместитель полномочного представителя президента в Дальневосточном федеральном округе Александр Левинталь отметил, что географическое положение Дальневосточного региона с наличием прямого железнодорожного выхода к крупным незамерзающим портам, а также сухопутным переходам создаёт благоприятные условия для развития перевозок и формирования международных транспортных коридоров. Прогнозные оценки перевозок грузов железнодорожным транспортом на Дальнем Востоке свидетельствуют, что их объёмы в ближайшие 15–20 лет будут расти интенсивнее, чем в целом по России.

О том, что нет сомнений в необходимости опережающего развития инфраструктуры, было сказано в выступлении заместителя министра транспорта Андрея Недосекова. Он согласился с необходимостью государственной поддержки таких проектов в виде инвестиционной составляющей тарифа, прямых субсидий и других инструментов. «Основная задача для нас на сегодня – определить источники финансирования и объёмы развития инфраструктуры для обеспечения экономического роста страны», – резюмировал заместитель министра.

Первый заместитель председателя правления – коммерческий директор ОАО «НОВАТЭК» Михаил Попов обратил внимание на прямую взаимосвязь между развитием газовой отрасли и железнодорожной инфраструктуры. Он рассказал о конкретном опыте сотрудничества с ОАО «РЖД» в этой сфере.

Альбина Булатова

## Из выступлений



Вадим Морозов, первый вице-президент ОАО «РЖД»:

– У железной дороги есть свои базовые технологии работы, которые как раз и делают её услугу конкурентоспособной, востребованной, рациональной и прибыльной. Именно они позволяют экономически обоснованно перемещать большие объемы грузов на огромные расстояния и, будучи принципиально нарушены, уже не могут дать ожидаемого эффекта. Нам не хватит никаких инвестиций в инфраструктуру, если мы будем беспредельно забивать её пристаивающим подвижным составом, насыщать встречными порожнями перевозками, не использовать все преимущества маршрутизации, терять всякий здравый смысл, бесконечно перетасовывая на наших станциях и фронтах погрузки вагоны десятков и сотен их владельцев. Здесь мы видим необходимость идти по пути рационализации управления подвижным составом, приведения правовой и тарифной базы в соответствие с новыми реалиями, консолидации рынка операторов, создания условий для максимальной реализации всех конкурентных преимуществ железной дороги как вида транспорта.

## СТРАТЕГИЯ

## На других условиях

Трудности реформирования вполне решаемы, если есть взаимопонимание участников рынка

Как констатировали участники секции «Стратегические направления повышения эффективности железнодорожного транспорта», отрасль теперь работает в принципиально новых условиях. На повестке дня реализация IV этапа реформирования со своими сложностями и высотами.

Заместитель министра транспорта Сергей Аристов напомнил, что правительство одобрило Целевую модель рынка железнодорожных грузовых перевозок до 2015 года.

«В соответствии с этой моделью сложилась принципиально новая схема взаимоотношений. В едином перевозочном процессе участвует целый ряд субъектов рынка. В то же время основополагающие документы – федеральный закон о железнодорожном транспорте РФ и Устав железнодорожного транспорта, которые были приняты на первом этапе реформы, конечно, не могли учитывать всех аспектов последующих структурных преобразований и нуждаются в совершенствовании», – констатировал Сергей Аристов.

Он отметил, что для актуализации правовой базы с учётом меняющегося в ходе реформы рынка железнодорожных услуг подготовлены новые нормативные акты и изменения для бесперебойного обеспечения потребностей экономики перевозок. Министерством транспорта предложены нормативные механизмы, стимулирующие всех участников перевозочного процесса. Собственник подвижного состава будет улучшать показа-

тели оборота вагона. Грузоотправитель и грузополучатель минимизируют время нахождения вагонов под погрузкой и выгрузкой. Собственник инфраструктуры будет рационально использовать пути, занятые не используемыми в перевозочном процессе подвижным составом.

Старший вице-президент ОАО «РЖД» Валерий Решетников, подводя итоги первых трёх этапов реформы, констатировал, что в результате перед отраслью открылись новые инвестиционные возможности, сформировалась новая структура рынка перевозок. Сегодня продолжается формирование конкурентной среды в секторе предоставления подвижного состава под перевозку, которая должна привести к улучшению качества операторских услуг и снижению их стоимости.

Говоря о предложении консолидировать у ОАО «РЖД» часть вагонов на правах аренды с использованием особых тарифных условий, Валерий Решетников подчеркнул, что это нельзя расценивать как некий шаг назад, а, напротив, как стабилизирующую меру по управлению подвижным составом.

«Ключевой задачей Целевой модели рынка грузовых перевозок на период до 2015 года станет формирование сбалансированной финансово-экономической модели развития железнодорожной инфраструктуры, формирование необходимых источников её развития. Основой этого должно стать заключение между государством и собственником инфраструктуры сетевого контракта. Данная форма стратегического взаимодействия

государства и владельца инфраструктуры в качестве дополняющего инструмента к тарифообразованию опробована во многих странах Европы, в том числе в Германии, где показала высокую эффективность», – отметил Валерий Решетников.

Председатель президиума Некоммерческого партнёрства «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» Сергей Мальцев сказал, что операторское сообщество спокойно относится к увеличению штрафов за простой вагонов на инфраструктуре. «Бесплатный парк вагонов в принципе не бывает, рынок операторов подвижного состава создавался не за счёт дешёвой приватизации государственной собственности, а за счёт приобретения вагонов с привлечением финансовых ресурсов банка. В любом случае, если вагон стоит, собственник за него платит. Всегда лучше дешевле

ехать, чем дороже стоять», – констатировал Сергей Мальцев.

Начальник Северной железной дороги Василий Билох заявил, что приказ № 258, регулирующий пробег порожних вагонов, стал отправной точкой для решения проблем. Однако принять его следовало раньше.

«Необходимо более консолидированно всем понять, что нам не обойтись без государственного регулирования деятельности операторских компаний и создания полноценной нормативно-правовой базы в сфере этих услуг», – резюмировал Василий Билох.

Председатель Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей Николай Никифоров обратил внимание участников съезда на две глобальные проблемы, с которыми ежедневно сталкиваются железнодорожники – устаревший подвижной состав и необорудованные переезды.

«Проблем еще очень много, в том числе с обновлением инфраструктуры, подвижного состава. Требует замены почти 50% устройств сигнализации, блокировок. Устарело почти 80% парка локомотивов. Конечно, государство оказывает помощь ОАО «РЖД», но она явно недостаточна. Должна быть прозрачная, понятная политика по выделению средств на развитие железнодорожного транспорта на 3–5-летний период, как это делается во многих странах мира.

Будет такая забота, и это позволит уменьшить число рабочих мест с неблагоприятными условиями труда», – считает лидер железнодорожного профсоюза.

Кстати, когда президент ОАО «РЖД» в заключительном слове зачитывал пришедшие в его адрес сообщения и вопросы, среди них была и такая эсэмэска: «Предайте большое спасибо Николаю Алексеевичу Никифорову, что в ходе реформы не забывает думать о людях».

Татьяна Максимова

## Комментарии



Валерий Решетников, старший вице-президент ОАО «РЖД»:

– Целевой моделью на IV этапе реформы предусматривается в экспериментальном режиме запустить пилотные проекты по развитию конкуренции между перевозчиками на отдельных выделенных для этого участках по принципу конкуренции «за маршрут» и «на маршрут». Для этого формируется нормативная база, позволяющая работать институту локальных перевозчиков. Объем грузооборота в конкурентном сегменте рынка перевозок к 2015 году может составить от 5% до 10%.



Николай Никифоров, председатель Российской профессиональной союза железнодорожников и транспортных строителей:

– На сеть поступают в эксплуатацию современные локомотивы, путевая техника с кабинами, отвечающими современным санитарно-гигиеническим нормам, и они получают хорошую оценку от обслуживающего персонала. Всё это повышает безопасность движения поездов. Значительно улучшает условия труда работников. Однако пока не удается существенно снизить процент рабочих мест с вредными факторами.

## Модернизация

# Эффективные технологии

## ПОБЕДИТЬ В КОНКУРЕНТНОЙ БОРЬБЕ ПОМОГАЮТ ИННОВАЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ

В работе секции «Инновации на железнодорожном транспорте – основа повышения качества услуг и роста эффективности деятельности» приняли участие руководители крупнейших машиностроительных компаний.

Как отметил старший вице-президент ОАО «РЖД» Валентин Гапанович, в современных экономических условиях применение инновационных технологий является колоссальным ресурсом для повышения эффективности железнодорожного бизнеса.

По его словам, в 2010 году ОАО «РЖД» принята Стратегия инновационного развития до 2015 года, а в 2011 году – Программа инновационного развития компании на этот же период. Она содержит комплекс мероприятий, направленных на разработку и внедрение новых технологий, продуктов и услуг, соответствующих мировому уровню, а также стимулирующих инновационное развитие ключевых отраслей отечественной промышленности.

В настоящее время осуществляется переход к интеллектуальному железнодорожному транспорту при сохранении единства управления во всех звеньях перевозочного процесса и обеспечения требуемого уровня безопасности движения поездов.

Валентин Гапанович сообщил, что дальнейшее развитие диспетчерского управления движением поездов ОАО «РЖД» связано с разработкой и внедрением многофункциональной системы управления, контроля движения поездов, основанной на применении микропроцессорных программно-технических комплексов, отвечающих особым требованиям по безопасности, в том числе по международным стандартам.

«Мы поставили задачу значительно усилить функции контроля качества выполнения технологических процессов на всех уровнях диспетчерского управления и повысить достоверность информации, максимально уходя от ручного ввода при её формировании», – сказал старший вице-президент ОАО «РЖД».

По его мнению, не менее важная задача – развитие систем диагностики, объединяющих средства выявления и прогнозирования технического состояния инфраструктуры и подвижного состава.

Для повышения эффективности и безопасности перевозок разработана программа развития дорожных диспетчерских центров, которые помогают обеспечить взаимную увязку вагонопотоков, что особенно актуально при работе полностью приватным парком. Такие центры уже созданы на Октябрьской, Южно-Уральской и Северной железных дорогах.



Фото: РИА 'Новости'

### Современные локомотивы оснащают многофункциональными системами управления

Важной составляющей системы управления и обеспечения безопасности движения стали спутниковые технологии. На локомотивах и моторвагонном подвижном составе установлены более 13 тыс. комплектов спутниковой навигации ГЛОНАСС. Ими также оснащены 540 пассажирских поездов, все пожарные и восстановительные поезда, вагоны-лаборатории. Их устанавливают на рельсомазывателях и другой передвижной технике для ремонта пути.

Инновационный подход применяется и при решении других задач. Так, при проектировании линии Адлер – горноклиматический курорт «Альпика-Сервис» были впервые применены методы геоинформационного моделирования. Результатом стало сокращение инвестиционных затрат на 35 млрд руб. за счёт строительства двухпутных вставок вместо укладки второго пути на всём протяжении линии.

При этом будет обеспечен необходимый интервал движения поездов «Ласточка» в соответствии с заданием Международного олимпийского комитета. Такие методы моделирования стали обязательны при разработке крупных проектов по развитию инфраструктуры компании.

Как уточнил Валентин Гапанович, одним из наиболее эффективных направлений энергосбережения является перевод пассажирских поездов на энергооптимальные графики движения. В 2011 году на них перевели 1,2 тыс. пассажирских поездов по всем направлениям центральной части железных дорог вплоть до Новосибирска. Экономия электроэнергии от этого решения по итогам года достигнет 40 млн руб. Задача на 2012 год – перевести на энергооптимальные графики весь главный ход до Владивостока. А реализация проекта по внедрению технологии движения грузовых поездов по расписанию позволит улучшить процесс организации перевозок.

Президент компании «Сименс» в России, СНГ Дитрих Мёller рассказал, что высокоскоростные поезда, несмотря на высокую стоимость строительства таких линий, довольно быстро окупаются за счёт конкурентных преимуществ по сравнению с другими видами транспорта. Успех поезда «Сапсан» в России подтвердил этот факт.

Фирма «Сименс» готова и дальше сотрудничать с ОАО «РЖД» в области разви-

тия высокоскоростного сообщения, в том числе на специализированной линии

Санкт-Петербург – Москва. Специалисты компании разрабатывают системы железнодорожной автоматики и сигнализации, а также тяговые подстанции для пропуска поездов со скоростями до 400 км/ч. В случае реализации подобного проекта в России поездку между двумя столицами можно будет совершить за два часа.

В свою очередь технический директор Трансмашхолдинга Владимир Шнейдмюller подчеркнул, что на отечественном рынке растёт конкуренция между производителями подвижного состава и других технических средств. Отечественные машиностроители готовы решить любую научно-техническую задачу в этой сфере при условии достаточного финансирования проектов. При этом необходимо в качестве критерия выбора новых образцов техники использовать стоимость её жизненного цикла, а не первоначальную цену.

Среди последних разработок холдинга, востребованных железнодорожниками, – вагоны для сопровождения путевых ремонтных работ, а также локомотивы пятого поколения, созданные в сотрудничестве со специалистами ВНИКТИ и Брянского машиностроительного завода.

Андрей Стрельцов

## В КУЛУАРАХ

### Лучше видеть цели

#### ГОВОРЯТ УЧАСТНИКИ ФОРУМА

Александр Васкевич, генеральный директор ОАО «Волгоградтранспригород»:



– Я был участником первого съезда, так что мне есть с чем сравнить. Часть тех программ, которые обсуждались на первом съезде, уже реализованы.

Об этом скромно умалчивается, но сотни километров маршрутов высокоскоростного движения появились в России с чистого листа, а на первом съезде это было обсуждалось. Появились 24 пригородные компании, которые выполняют перевозку 1 млрд пассажиров. Четыре года назад этих компаний тоже не было.

Та динамика развития, которую демонстрируют РЖД

в нынешних непростых условиях, впечатляет.

Все мы понимаем, что отрасль проходит сложный период реформирования и работает в этих непростых условиях, не снижая объёмов. Железнодорожники справляются со своими обязанностями, и всем нам, присутствующим на съезде, не стыдно смотреть друг другу в глаза.

Проблемы есть, в том числе у пригородных компаний.

Например, есть белые пятна в законодательстве.

Но и решения этих проблем тоже есть. Так, в этом году правительство приняло решение практически уравнять

наши возможности с автомобилистами – они никогда не платили и не платят за инфраструктуру, мы же, пригородные компании, полностью рассчитываются за инфраструктуру.

В этом году нам оставили к расчёту только 1%, остальные 99%, или 25 млрд руб., было выделено из федерального бюджета.

В Госдуме обсуждается законопроект о регулярном железнодорожном пассажирском сообщении. Этот закон дополнит ФЗ-184, который, в общем-то, говорит о том, что заказчик перевозок – регион, но конкретики в этом законе очень мало.

Тот импульс, который мы получим на съезде, распространится дальше. Приеду, отчитаюсь перед коллегами о том, что здесь было, будем обсуждать. Ведь главное, чтобы в душах людей была вера, а вера зиждется на том, что наши люди понимают, что они защищены, что труд каждого конкретного человека ценят.

Александр Галкин, ректор Уральского государственного университета путей сообщения:



– Мы гордимся своей отраслевой принадлежностью: до 70% наших студентов – целевики «Российских железных дорог». Поэтому для нас важно быть в курсе событий, происходящих в отрасли, чтобы готовить востребованных компаний специалистов, чтобы те научные исследования и разработки, над которыми трудятся наши учёные, соответствовали потребностям сегодняшнего и завтрашнего дня. Подготовка специалиста длится пять лет, поэтому вуз должен работать на опережение: мы сегодня должны понимать, какие специалисты завтра потребуются отрасли, потому что те, кого мы приняли в этом году, придут работать уже на совершенно отличную от сегодняшней дорогу. Безусловно, информация, которую мы получаем на съезде из первых рук, будет максимально эффективно использована для совершенствования учебного процесса.

Нина Путинцева, заместитель начальника депо Батайск Северо-Кавказской дирекции по ремонту вагонов, по кадровым и социальным вопросам:



– Раньше я принимала участие в молодёжных слётах компаний, но на таком масштабном форуме впервые. Подобные мероприятия позволяют выйти за рамки повседневной работы, когда ты закопался в бумагах, ежедневных отчётах и мало что видишь, кроме рутинны.

Мы всё знаем о стратегии, транспортных коридорах, реформе, но на работе об этом особо не задумываешься, а здесь появляется ощущение, что ты причастен

ко всему этому – чему-то глобальному, важному – и даже можешь на что-то повлиять.

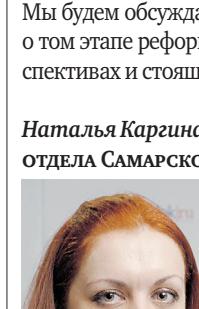
После возвращения появляется стремление упорядочить повседневную работу, сделать её более эффективной, смотреть шире, мыслить

масштабнее, которое начинаешь реализовывать.

Мы будем обсуждать с коллегами то, что я узнала здесь

о том этапе реформы, на котором мы находимся, о перспективах и стоящих перед нами задачах.

Наталья Каргина, начальник сектора финансового отдела Самарского филиала ОАО «ПГК»:



– Масштабность съезда поражает, и я, честно говоря, боюсь что-то упустить, недополучить какую-то информацию, которая даст более системное понимание нашей деятельности. На местах не всегда есть возможность получить информацию об изменениях, происходящих в РЖД, – в общих чертах всё известно и понятно, но более тонкие вопросы иногда выпадают из поля зрения. Здесь складывается общая картина прошедшего, будущего и того, что это значит для нашего дочернего общества и для меня лично.

То, что при обсуждении и решении стратегических задач принимается во внимание мнение сотрудников холдинга разного уровня, чрезвычайно важно. Всё это нужно для того, чтобы у всех работников РЖД появилось единое понимание происходящих процессов.

На нас возлагается ответственность стать проводниками

этой новой информации в наши коллективы. Одни

занимаются стратегией, другие – производством, и у по-

следних зачастую просто не хватает времени осознать,

для чего они делают то, что делают. Это площадка – уни-

кальный шанс обсудить и обдумать цели, стоящие перед

компанией, «применить» их к своей работе, понять, что

конкретно я могу сделать для того, чтобы мы все вместе

были ещё более успешны и эффективны.

## Надёжность

### Спрос на качество

В отрасли повышают требования к используемым техническим средствам



Фото: Елена Зинина

Старший вице-президент ОАО «РЖД» Валентин Гапанович (справа) и глава Alstom в России Филипп Пежоре заключили меморандум о сотрудничестве в сфере бережливого производства

Стороны намерены также совместно заниматься увязкой российских технических требований и стандартов с европейскими нормами.

Кроме того, во время работы съезда были подведены итоги конкурса ОАО «РЖД» на лучшее качество подвижного состава и технических систем. Он проводится в целях повышения надёжности поставляемых для отрасли локомотивов, вагонов, устройств инфраструктуры. В 2011 году на конкурс поступили 52 заявки от 49 предприятий.

Меморандум предусматривает двусторонний обмен опытом по внедрению технологий бережливого производства, мотивации персонала, совершенствованию систем управления качеством и повышению эффективности на основе внедрения требований международного стандарта железнодорожной техники IRIS.

Планируется совместное обучение специалистов ОАО «РЖД» и Alstom передовым методам сервисного обслуживания подвижного состава в течение всего жизненного цикла, создание совместных инженерных центров по разработке и внедрению актуальных проектов повышения эффективности и качества.

модернизированный щебнеочистительный комплекс ЩМО-1200М производства калужского завода «Ремпутьмаш». С его помощью путевые цепи обеспечивают высокое качество балласта.

Второе место присвоили специалистам НПЦ «Инфотранс» за разработку диагностического комплекса «Эра». Он предназначен для контроля состояния технических объектов пути, контактной сети, систем автоматики и связи.

Третье место досталось создателям системы контроля геометрии колёсных пар из Сибирского центра транспортных технологий. Благодаря ей за лето нынешнего года удалось своевременно выявить 17 тыс. неисправных грузовых вагонов. Такую же награду получили разработчики динамического стабилизатора пути екатеринбургского завода «Ремпутьмаш».

В номинации «Качество вагонов» победил Тверской вагоностроительный завод, создавший энергоэффективный пассажирский купейный вагон, в котором применяются светодиодные лампы для освещения. При втором месте присудили двухдизельному маневровому тепловозу ТЭМ14 Людиновского завода. Дипломы за третье место получили работники Выксунского металлургического завода, выпустившие колёсные цепи для тягового подвижного состава, и сотрудники тихвинского завода «Титран-Экспресс» за разработку венца зубчатого колеса повышенной износостойкости.

В номинации «Качество элементов инфраструктуры» победителем признали Межвагонный переход имеет повышенные звуко- и теплоизоляцию, что исключает необходимость установки межтамбурных дверей.

Также был отмечен высокоскоростной поезд «Сапсан», изготовленный компанией Siemens AG.

Второе место присудили двухдизельному

маневровому тепловозу ТЭМ14 Людиновского завода. Дипломы за третье место получили работники Выксунского металлургического завода, выпустившие колёсные цепи для тягового подвижного состава, и сотрудники тихвинского завода «Титран-Экспресс» за разработку венца зубчатого колеса повышенной износостойкости.

Рузаевский завод химического вагоностроения получил третье место за разработку четырёхосной цистерны для перевозки сжиженных углеводородных газов (кремниевого пилометра). Экономия от его использования за счёт увеличения объёмов перевозки грузов составляет 35,2 млн руб. на состав, или 720 тыс. руб. на каждый в

