

# В МОСКВЕ ПРОШЁЛ II ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ СЪЕЗД

21 ноября 2011 года **WWW.GUDOK.RU**  
**понедельник** **WWW.GUDOK.INFO**  
№ 212 (24932) **E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU**



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

## От редакции

### Направления развития

Прошедший 18–19 ноября II Железнодорожный съезд лишний 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 территорий 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 плану 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.

### Перспективы

## Предел адаптации

### ОАО «РЖД» должно идти вперёд в новых условиях



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 компания ступила уже в новую реальность: задачи остались прежними, добавились новые проблемы, а вот найти средства предложено самим. Съезд определил основные сферы, куда нужно вкладывать средства. Прежде всего это модернизация инфраструктуры, которая позволит вывозить тот объём грузов, который предъявит 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 расчётам 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**

### Доклад

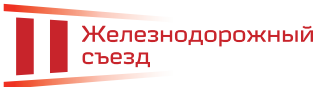
#### Стратегический элемент



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 одним 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 работе 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



### 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 кооперации. 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 ОАО «РЖД» механизма инфраструктурных облигаций в приоритетном порядке. Съезд также считает приоритетными задачами повышение качества пассажирских перевозок, ценовой доступности и расширения 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 безубыточность деятельности перевозчиков и инфраструктуры, но и наличие источников для окупаемости инвестиций; – активизация инновационных процессов, направленных на создание современного высокоэффективного 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. Страна требует: – 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, оптимизации 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 усилий всех участников рынка. Съезд подчёркивает необходимость сбалансированного

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.

В этой связи: – особое значение для увеличения грузопотоков в условиях интеграции российских железных дорог в Евро-Азиатскую транспортную систему приобретают укрепление партнёрских отношений с зарубежными железными дорогами, объединение усилий транспортных компаний по созданию новых логистических продуктов, совместная реализация бизнес-проектов; – важным условием повышения транзитного потенциала России становится сбалансированное развитие железнодорожной инфраструктуры международных транспортных коридоров на всём их протяжении; – гармонизация транспортного права, транспортных документов для железнодорожных и смешанных перевозок, упрощение пограничных и таможенных процедур позволят 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 «Удке».**



Доклад

# Стратегический элемент

>Начало | 1

Прошедшие годы стали заметным периодом в почти 175-летней истории развития и реформирования российских железных дорог. Мировая экономика впервые за долгие годы столкнулась с серьёзным кризисом. Россия, как важная часть мировой экономики, создающая 3,5% валового мирового продукта, также ощутила всю тяжесть кризисных явлений. Разумеется, кризис ударил и по компании «Российские железные дороги», которая формирует почти 2% ВВП страны, обеспечивая около 1,5% рабочих мест в Российской Федерации. Но компания смогла стабильно и устойчиво отработать в этот непростой период времени.

С этой трибуны я хочу сказать слова благодарности нашим работникам – а это более 900 тыс. человек, которые в 2009 году поддержали нашу инициативу не сокращать рабочие места, и ради этого мы все работали в режиме неполного рабочего времени, – а также нашим партнёрам в промышленном и строительном секторах, которые пошли нам навстречу и снизили свои цены на 20–30%, руководителям и специалистам на всех уровнях управления, которые смогли быстро и эффективно развернуть антикризисные программы. И, конечно же, ещё раз Правительству РФ, которое системно поддержало отрасль соотвествующими финансовыми вливаниями из бюджета страны, несмотря на непростую ситуацию с бюджетом в этот период времени.

По ряду ключевых производственных показателей кризис отбросил нас на 4–5 лет назад. Но тем не менее ОАО «РЖД» в этот период было много сделано для продолжения реформирования отрасли и реализации стратегических задач развития.

Во-первых, мы завершили III этап и по утверждённому правительством плану приступили к реализации IV этапа плана реформирования отрасли. Компанией проведены серьёзные структурные преобразования, созданы крупные дочерние компании – Федеральная пассажирская компания, Первая и Вторая грузовые компании, «Желдорремаш», вагоноремонтные компании. В результате построен мощный холдинг, в дочерних компаниях которого трудятся около 200 тыс. человек, а объёмы бизнеса на сегодняшний день составляют около 500 млрд руб. в год.

При всех сложностях коренным образом изменена система организации пригородных пассажирских перевозок, которые выведены в 26 самостоятельных компаний. По новому сформирован рынок оперирования грузовыми вагонами со всеми плюсами и минусами, которые особенно ярко проявились в текущий момент. Прделана огромная работа по реструктурированию системы управления ОАО «РЖД» с переходом от территориального принципа, когда все виды деятельности выполнялись железными дорогами, к вертикально интегрированной системе с выделением специализированных по виду деятельности дирекций.

Во-вторых, активизирован процесс привлечения частного капитала для модернизации и развития отрасли. Мы смогли создать позитивный имидж РЖД в глазах кредиторов и обеспечить эффективное заимствование средств на рекордных условиях на срок до 20 лет.

Успешно осуществляется процесс продажи акций дочерних компаний. В этом смысле знаковым событием стали сделки по продаже акций «ЭЛТЕЗЫ», «ТрансКонтейнера». 28 октября текущего года на аукционе было продано 75% акций Первой грузовой компании. Наверное, это самая крупная сделка по приватизации имущества – 125,5 млрд руб. Но и от государственных органов, в свою очередь, мы ожидали бы решения важных



Важнейшей задачей остаются подготовка и полное финансирование государственного заказа на пассажирские перевозки

задач. Это прежде всего формирование долгосрочных тарифов, создание системы сетевого контракта, подготовка и полное финансирование государственного заказа на пассажирские перевозки.

В-третьих, несмотря на ограниченность инвестиционного бюджета, ОАО «РЖД» активизировало работу по модернизации и развитию инфраструктуры. На эти цели за 4 года направлено более 1 трлн руб. В результате серьёзно расширены подходы к порту Новороссийск. Мощность инфраструктуры на ближних подходах к Усть-Луге доведена до 30 млн тонн в год. Обеспечивается перевозка 15 млн тонн нефти в бухту Козмино. В результате за 2008–2011 годы объёмы экспортных перевозок грузов в российские порты возросли на 22% и превысили 210 млн тонн.

Значительная работа ведётся по расшивке узких мест на основных направлениях сети – на выходах в Китай через Забайкальск, на БАМе в рамках реконструкции Кузнецовского тоннеля и подходах к портам Ванино и Советская Гавань. Существенные инвестиции вкладываются и в инфраструктуру для пассажирских перевозок, в модернизацию вокзалов. Компания приступила к модернизации Московского железнодорожного узла.

ОАО «РЖД» принимает активное участие в проектах государственной важности. Ведётся работа в преддверии саммита АТЭС 2012 года во Владивостоке и XXVII Всемирной летней универсиады 2013 года в Казани. Нам вверена подготовка значительной части инфраструктуры для обеспечения транспортного обслуживания XXII зимних Олимпийских игр и XI Паралимпийских игр 2014 года. На сегодняшний день все работы выполняются по плану, а достигнутые промежуточные результаты постоянно получают высокие оценки руководства МОК.

В-четвёртых, именно в этот непростой период мы осуществили запуск высокоскоростного движения в России. Поездами «Сапсан» с момента запуска между Москвой, Санкт-Петербургом и Нижним Новгородом перевезено уже более 4,7 млн человек. Поездами «Аллегро» между Санкт-Петербургом и Хельсинки – более 300 тыс. человек. На некоторых рейсах поезда заполнены на 100%.

Технологии высокоскоростных и скоростных пассажирских перевозок по праву можно считать символом модернизации в области создания передовых транспортных технологий, развития международного сотрудничества в этих областях. С участием ОАО «РЖД» практи-

чески завершено создание линейки современных грузовых и пассажирских локомотивов. Благодаря этому в текущем году впервые по сети с Западного Сибирского дороги до порта Усть-Луга через Уральский хребет на расстояние 4000 км был проведён поезд весом 9000 тонн, в том числе с использованием современного электровоза «Гранит». А созданный российскими инженерами газотурбовоз установил рекорды, которые по мощности внесены в Книгу рекордов Гиннесса.

Компания приложила максимум усилий, чтобы возрождение транспортного машиностроения происходило на основе партнёрства ведущих отечественных и зарубежных компаний с локализацией самых современных технологий в России. Сегодня в транспортное машиностроение пришли ноу-хау и инвестиции таких компаний, как Siemens, Alstom, Bombardier, Knorr-Bremse, Finmeccanica и многие другие. Это значит, что в регионах создаются новые рабочие места, растёт налоговая база.

Убеждён, что если на предстоящем съезде мы говорили о шагах по возрождению российского железнодорожного машиностроения, то сегодня можно ответственно заявить о его выходе на новый уровень развития.

Наконец, невзирая на финансовые сложности, компания продолжила курс на рост социальной обеспеченности и благосостояния железнодорожников. Заработная зарплата в ОАО «РЖД» увеличена с 22200 руб. в 2008 году до 33500 руб., и её реальный уровень за вычетом инфляции вырос на 16%. С 2008 года компания направила более 300 млрд руб. на социальную поддержку работников. Нам есть чем гордиться в этой сфере.

В ходе реформы сохранён эффективный специализированный медицинский комплекс, благодаря чему уровень заболеваемости в холдинге по отношению к общероссийским цифрам снижен на 7%. В отрасли создана современная система накопительного пенсионного обеспечения, основанная на софинансировании пенсионных накоплений работниками и компанией. У нас почти 680 тыс. участников – вкладчиков отраслевого пенсионного фонда «БЛАГОСОСТОЯНИЕ», более 357 тыс. ветеранов получают ежемесячные выплаты из фонда «Почёт».

Около 11 тыс. работников получили корпоративную поддержку для приобретения жилья в ипотеку. Мы развиваем отраслевое спортивное движение. Ежегодно около 50 тыс. детишек раскрывают свой спортивный талант в рамках первенства «Локобол». Компания поддерживает попав-

ших в сложную жизненную ситуацию работников и ветеранов железнодорожников.

Одним из важнейших приоритетов нашей социальной политики является развитие человеческого капитала. Поэтому ежегодно более 140 тыс. руководителей, специалистов и рабочих компании обучаются по программам профессионального образования или получают новую профессию. Масштабную работу ОАО «РЖД» ведёт в сфере профессионального воспитания молодёжи и детей. На протяжении 5 лет реализуется программа «Молодёжь «РЖД», в которую вовлечено более 5 тыс. молодых специалистов. Свыше 2 тыс. студентов из России и ещё семи стран стали участниками студенческих строительных отрядов. Более 15 тыс. школьни-

аэропорту Домодедово – стали катализатором для глобального, тотального усиления мер защиты транспорта от террористического вмешательства и внешних провокаций. Сегодня мы в гораздо большей степени защищены от подобных посягательств. Более 280 вокзалов оснащены системами видеонаблюдения. Наводится порядок на привокзальных площадях, на маршрутах движения скоростных и высокоскоростных поездов внедряются комплексные системы мониторинга и защиты. Конечно, кому-то может показаться, что это мешает нормальному функционированию транспорта, ограничивает права и свободы граждан.

Мне всё время пишут с обидой, что у нас введена специальная система, ограничивающая право фотографирования инфраструктуры. Говорят о том, что снимают просто любители,

отрасли за прошедшие 4 года – это не только подведение итогов проделанной работы, но и фундамент для формирования плана действий по реализации отраслевой стратегии. Безусловно, о будущем российских железных дорог как одной из крупнейших компаний страны и значимого элемента международной транспортной системы нельзя говорить в отрыве от макроэкономических процессов. Важно, что глобальный кризис обусловил отказ от многих ложных догматов и теоретических пособий, стал точкой отсчёта для формирования новой парадигмы развития, опроверг многие модные теории, такие как наступление периода бесконечного экономического роста, о полной победе постиндустриальной экономики в мире, об обществе потребления как двигателе экономического роста, об отсутствии потребно-

экономический смысл только тогда, когда для доступа к ним создана необходимая энергетическая, транспортная, социальная инфраструктура. Поэтому крайне важно дать оценку текущего состояния железнодорожной инфраструктуры.

Сеть железных дорог России серьёзно развита на юге, в центральной части страны и на Урале, но её плотность явно недостаточна в Сибири и на Дальнем Востоке. Доступ различных регионов к железнодорожной сети также весьма неравномерен, что создаёт существенные дисбалансы в их развитии.

Загрузка железнодорожной сети в целом крайне высока. По этому показателю мы находимся на одном из первых мест в мире, при этом на сети более 6 тыс. км узких мест, половина из которых приходится на главное направление сети. По каждому из них ежесекундно движется 50 и более пар поездов. Изношенность объектов инфраструктуры тоже высока – более 20 тыс. км пути требуют ускоренного капитального ремонта.

Многие железнодорожные узлы исторически интегрированы в центральную часть городов. Необходимы их коренная модернизация с выводом грузового движения за пределы населённых пунктов и строительство соответствующих объектов. Пионерами в этом были опять-таки питерские руководители.

Уровень развития высокоскоростных и скоростных пассажирских поездов не отвечает потребностям населения и экономического активных регионов. При сохранении существующих ограничений темпов развития сети уже в 2015 году мы можем столкнуться с тем, что невывезенными окажутся более 200 млн тонн грузов. Такой сценарий совершенно неприемлем, так как ведёт к прямому ограничению роста ВВП.

Мы ещё раз подчёркиваем, что железнодорожной сети требуется масштабная модернизация и серьёзное развитие. Для этого необходимо в кратчайшие сроки вернуться на траекторию роста, предусмотренную «Стратегией-2030». В этой связи считаю важным поддержать тезис о необходимости возврата к практике стратегического планирования развития экономики. В этих планах необходимо создать условия для инвестирования в развитие железнодорожной инфраструктуры не менее 1% от ВВП России ежегодно. Очевидно, что такой объём вложений можно обеспечить только за счёт увеличения доходов самой компании и формирования долгосрочной тарифной политики, роста объёмов государственного финансирования и точечного привлечения частных инвестиций в инфраструктурные проекты.

Хочу с удовлетворением подчеркнуть, коллеги, что инициа-

Прошедшие годы стали заметным периодом в почти

175-летней истории развития и реформирования российских железных дорог

ков ежегодно обучаются на 25 Детских железных дорогах, три из которых – в Казани, Кемерове и Санкт-Петербурге – построены за последние годы компанией с долевым участием субъектов Федерации.

И, конечно же, я хочу выразить слова благодарности Валентине Ивановне (Матвиенко. – Ред.). Она не всегда была председателем Совета Федерации. Именно в тот момент, когда она была руководителем региона и нам потребовалась поддержка, Санкт-Петербург выделил необходимые ресурсы. И сегодня мы можем гордиться той Детской железной дорогой, которая вновь возрождена в Санкт-Петербурге.

Уважаемые участники съезда! Хочу подчеркнуть, что все шаги компании по реформированию, развитию, сбережению и приумножению человеческого потенциала, по расширению научнотехнической, инновационной активности осуществляются строго в русле государственных задач и проводимой Президентом и Правительством РФ политики. Подводя итоги прошедших лет, мы не имеем права забывать и о тяжких страницах в летописи российских железных дорог. Мы обязаны помнить о тех страшных потерях, которые мы все вместе понесли.

На прошлом съезде мы чествовали наших товарищей, проявивших мужество и самоотверженность при ликвидации последствий подрыва поезда «Невский экспресс». Но, к сожалению, нам снова пришлось столкнуться с ужасами террористических атак, горечью потерь человеческих жизней. Новые трагедии – подрывы поездов в Чечне и Ингушетии, взрыв в

а мы им мешаем. Я хочу обратиться ко всем – мы это делаем не из-за косности, не из-за непонимания того, что кто-то просто любит железнодорожный транспорт. Мы это делаем, потому что таковы требования тех органов и организаций, которые призваны обеспечивать безопасность людей на транспорте. Это не выдумка, это – необходимость текущей нашей жизни. Мы далеко не все проблемы решили. И эту важнейшую проблему мы будем продолжать решать при активной государственной поддержке.

Говоря о достигнутых результатах работы и мерах по решению государственных задач, следует признать, что на должные темпы реализации «Стратегии развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года» мы пока не вышли. Стратегия предусматривает рост капитальных вложений к уровню 2007 года. В условиях кризиса мы столкнулись с сокращением объёмов инвестиционной программы РЖД до уровня 2004–2005 годов в сопоставимых ценах. Следствием ограниченности инвестиций стали недостаточная динамика основных показателей качества транспортного обслуживания и сохранение узких мест на инфраструктуре. Мы полностью поддерживаем позицию председателя Правительства РФ Владимира Путина, высказанную на транспортной конференции в Новосибирске, о необходимости масштабных инвестиций в развитие железнодорожной инфраструктуры как основы социально-экономического развития страны и регионов.

Уважаемые участники съезда! Анализ результатов развития

сти в государственном участии в интересах всего общества и вере в возможность саморегулирования за счёт «невидимой руки» рынка (хорошо известный термин). Всё должно быть взвешенно, сбалансировано, и именно такие наказы мы получаем и из Государственной думы, и из Совета Федерации, и от президента, и от председателя правительства.

На фоне изменения глобального взгляда на вещи и поиска новой доктрины выхода из глобального кризиса, который ещё далек от завершения, крайне важно определить верный путь долгосрочного развития. Сейчас работа по формированию программы модернизации и развития нашей страны ведётся под эгидой Общероссийского народного фронта, созданного по инициативе председателя Правительства РФ Владимира Путина. Я с удовлетворением могу констатировать, что результаты работы российских железных дорог в последние годы, наши планы на будущее созвучны Программе народных инициатив, которая увидела свет 23 октября текущего года. Предлагаю съезду выразить поддержку этой программе и на основании мнения трудовых коллективов принять решение о присоединении железнодорожников к её реализации во благо дальнейшего развития России.

С учётом этой программы и «Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года» позвольте представить видение ключевых стратегических задач холдинга «РЖД». Наша страна обладает уникальной территорией и запасами природно-сырьевых ресурсов. Но эти ценности приобретают



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 надёжный 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 получают 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. Полностью либерализован парк грузовых вагонов, созданы юридически обоснованные перевозчики пассажиров в дальнейшем 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 на 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. Стоимостью 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 приняты 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-



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ ТРЕБУЮТСЯ МАСШТАБНАЯ МОДЕРНИЗАЦИЯ И СЕРЬЁЗНОЕ РАЗВИТИЕ

лениях. 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 компании 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 развивать 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 совершённых 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 компании, ряд перевозчиков в пригородном сообщении в очередной раз могут закончить год с убытками или большими долгами перед ОАО «РЖД». А субъекты Федерации не выполнят те договорённости, которые учитывались при формировании решения правительства о выделении 25 млрд руб. Этот вопрос в таком случае перейдёт уже в сферу взаимодействия с центральной властью и региональными властями.

С учётом огромного пройденного пути по реформированию комплекса пассажирских перевозок необходимо консолидировать усилия и создать нормальные экономические условия для работы пассажирских компаний. Предлагаю включить соответствующее решение в резолюцию съезда.

Следующей стратегической задачей является развитие логистики, что имеет также и общегосударственное значение. Хотел бы отметить факт, что по индексу развития логистики, рассчитанному Всемирным банком, Россия в 2010 году заняла только 94-е место в мире. Это просто совершенно не соответствует и возможностям, и задачам, стоящим перед нашим обществом и страной, которая находится на 6-м месте в мире по объёму ВВП.

Я считаю, что стратегическая задача российской транспортной отрасли – войти к 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 конкуренцию 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 трансибирским перевозкам со стороны наших партнёров в Европе и Азии. Также я 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 настоящее время реформы социального сектора компании не приведут к снижению уровня социальных гарантий. Необдуманных и необратимых 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 мун-

*Частью нашей железнодорожной культуры*

*и профессиональной чести всегда были преданность Родине*

*и выбранному делу, профессионализм, ответственность,*

*устойчивость*

откроют новые перспективы для развития перевозочного и логистического бизнеса, что благоприятным образом скажется на росте транзита и объёмов экспорта транспортных услуг.

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 правительством и аппаратом Президента РФ.

В текущем году на НИОКР мы выделили 5,7 млрд руб., или 0,5% от планируемой выручки. Мы понимаем эффективность инвестиций 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 в стране приняла «Белую книгу», Энергетическую и Экологическую стратегии, Стратегию инновационного развития.

К поиску инновационных решений мы привлекли Академию наук, ведущие отраслевые вузы, инновационные компании, институты развития, в частности ОАО «Роснано». Российский фонд фундаментальных исследований. Мы будем и дальше продолжать взаимовыгодное сотрудничество с нашими российскими и зарубежными партнёрами в области внедрения нового подвижного состава,

стенности бизнеса компании. 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 компании будет оставаться именно принцип социальной ответственности. В этой связи

ципальных 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 организации перевозочного процесса. Эти компетенции подтверждаются проектами, которые компания 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 Украину до Братиславы и далее до Вены. Создание этого нового инфраструктурного моста, продолжение Транссибирской магистрали, создаст совершенно новые возможности для экономики многих стран и интеграции евразийского простран-

ства. Дополнив на востоке этот мост Транскорейской магистралью, 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 «про странстве 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 формировании 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 российский железные дороги – неотъемлемый элемент всех процессов, которые происходят в нашей стране, в обществе. Частью нашей железнодорожной культуры и профессиональной чести всегда были преданность Родине и выбранному делу, профессионализм, 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.

Здесь, в зале Манежа, собрались профессионалы своего дела, люди, которые самоотверженно трудятся на выбранном поприще, трудятся на благо нашего общества и во имя задач, которые реализуются компаниями. 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 приняты в нашей стране, о выдвижении Владимира Путина для избрания в президенты РФ, поддержать лидеров партии «Единая Россия» – партию, которую мы можем критиковать, которой мы можем предъявлять претензии, потому что это – наша партия. Предлагаю эту резолюцию также включить в материалы нашего съезда.

Спасибо за внимание.



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 территорий нашей страны и имеет огромное социальное значение. Ведь вслед за проложенными рельсами, построенными 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 важная 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 условия перехода экономики страны на инновационные рельсы.



ФОТО: ТАСС/ИГОРЬ ЛЕВИТИН

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 своё выступление и губернатор Волгоградской области Анатолий Бровко, ведь железная дорога, которая на территории его

Участники съезда оценили магистрали 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.

«Любой регион счёл бы за честь принять такого инвестора», – отметил Анатолий Бровко. Председатель РСПП Александр Шохин полагает, что площадкой для формирования общего мнения по развитию стратегии железнодорожного транспорта должно стать ОАО «РЖД». «Однако очень важно, чтобы инвестиции в размере 1% от ВВП были не только за счёт государственных вливаний, но

и за счёт частных инвесторов. Когда мы опрашивали российские компании, они отмечали, что сектор ещё 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 вывезти 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 Стречнев 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-

говор с РЖД. Это будет сделано в следующем году.

Для дальнейшего развития рынка перевозок, как считает Дмитрий Стречнев, нужно предпринять три-четыре крупные компании, с которыми бы взаимодействовали грузоотправители 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 партнёрство 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 правительством инвестиционных проектов, которые реализует компания.

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

Из выступлений



**Валентина Матвиенко, председатель Совета Федерации:** – Целенаправленное взаимодействие компании 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

Соглашение определяет параметры сотрудничества сторон в области железнодорожного транспорта на 2012–2014 годы.

Как отметил президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, подписанный в рамках работы II Железнодорожного съезда документ является хорошим примером развития партнёрских отношений холдинга с региональными властями.

Подобная работа позволяет обеспечивать отечественные промышленные предприятия долгосрочными заказами на производство транспортной техники и оборудования, а железнодорожники получают поддержку при организации пассажирских перевозок и выполнении других программ.

Президент Чувашской Республики Михаил Игнатьев сообщил, что благодаря заказам со стороны ОАО «РЖД» в республике растёт объём производства машиностроительной продукции. Компания приобретает изделия семи региональных предприятий, в том числе концерна «Тракторные заводы» («Промтрактор-Вагон», «Промтрактор-Промлит»), Чебоксарского агрегатного завода и др.

В общей сложности в нынешнем году в Чувашии объём промышленного производства впервые превысит 12 млрд руб., включая поставки продукции для железных дорог.

В соответствии с соглашением ОАО «РЖД» и администрация Чувашской Республики совместно займутся повышением качества пассажирских перевозок. Уже упорядочена торговая деятельность на вокзалах и прилегающих к ним терри-



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

ториях, усилена 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 «Содружество». 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 внесло 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 Княжика – Шумерля.

НАТАЛИЯ КУРСКАЯ

В КУЛУАРАХ

## Думать о будущем

Говорят участники форума

Владимир Колесников, ректор Ростовского государственного университета путей сообщения:



ФОТО: ТАСС/ИГОРЬ ЛЕВИТИН

– 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 молодых. Это была не только работающая молодёжь, но и студенты вузов и техникумов. Значит, ОАО «РЖД» думает о будущем.

На железных 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 железных 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» вытянет. 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 железных дорогах действительно работают железные люди. Но они нуждаются в поддержке. Ведь задачи перед компаниями стоят грандиозные. Достаточно назвать только ту колоссальную 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:**



ФОТО: СЕРГЕЙ ЗОНИН

– 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, растём 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.



## 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. С точки зрения технологии перевозочного процесса железные дороги государств с колёй 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-



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАТОВ

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 расшивке 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 потребуются на реализацию 8 крупных железнодорожных проектов. В этих условиях особое значение приобретает координация проектов и программ 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 у России есть свои планы принять грузопотоки из этой страны. Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин и глава государственной компании «Иранские железные дороги» Абдул Али Сахб Мохаммади, проведя 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 Шозда. 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».

грузопоток с Транссиба на БАМ, освободив его для скоростных перевозок. Но для этого надо развивать БАМ, строить там второй путь. И нельзя это откладывать в долгий ящик, учитывая, что на востоке находятся главные точки роста российской экономики.

Кстати, по расчётам экономистов, 1 рубль, вложенный в

*По расчётам экономистов, 1 рубль, вложенный в развитие железных дорог, даёт втрое больший мультипликативный эффект для экономики. Так что дело это для всех выгодное – и для бизнеса, и для государства, и для регионов*

убрать с пути правовые рогатки. 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, преодолев за 6 суток 16 часов расстояние почти в 10000 км от станции Находка-Восточная на Дальневосточной магистрали. Он доставил 50 вагонов с частями к автомобилям марки Hyundai. Так что возможности ускорения контейнерного потока ещё не исчерпаны. Для этого планируется принять ещё ряд мер, в частности перевести

развитие железных дорог, даёт втрое больший мультипликативный 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 дополнительное ускорение загрузки мощностей промышленных предприятий. Например, Чувашии, 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 ГОРБАТОВ

– 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

**Эрикс Шмукстс, вице-президент государственного акционерного общества «Латвийская железная дорога»:**



ФОТО: СЕРГЕЙ ЗОНИЧЕВ

из-за неразвитости путей сообщения. Главное, что нужно для изменения ситуации, – политическая воля.

дорожников со всей России и они могут снять какие-то вопросы в общении с руководством компании.

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. И это результат хорошего взаимодействия.

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



ФОТО: СЕРГЕЙ ЗОНИЧЕВ

– Для меня это уже второй съезд. Я встретилась с коллегами со всех дорог. Прониклась проблемами сети. С большим вниманием слушала слова президента компании 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 технологии, контроля и диагностики железнодорожного транспорта:**



ФОТО: СЕРГЕЙ ЗОНИЧЕВ

– Такой форум позволяет лучше увидеть цели. На съезде говорилось, что необходима 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 стекают к нам в институт. Ведётся мониторинг – отслеживаются все отклонения в работе локомотивов и тут же даются команды 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 «Люденовский тепловозостроительный завод»:**



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАТОВ

– 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, сообщая выработывая 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:**



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАТОВ

– Я тружусь уже 30 лет на железной дороге. Для меня главное, чтобы локомотивы не ломались. Работают я на тепловозе, которому 32 года. Он уже выработал свой ресурс. Но к нам сейчас в депо приходят новые ма-

невровые тепловозы, 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 Сендзяк, 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 определённые проблемы, связанные с созданием Дирекции инфраструктуры и с взаимодействием между структурными и дочерними подразделениями. А ведь транспорт – единая 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 компании выполняются в соответствии с программами её развития. Я убеждён, что темпы будут сохранены. Наша задача – реализовать все начинания компании. Это непросто.

Забайкальская дорога отстаёт 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. Транс-сиб 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. Железную 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 ты находишься в напряжении. Это надо учесть и помочь машинистам сохранить здоровье. А если не удалось, получить компенсацию за его потерю.

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. Грузотправитель и грузополучатель минимизируют время нахождения вагонов под погрузкой и выгрузкой. Собственник инфраструктуры будет рационально использовать пути, занятые не используемым 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. «Бесплатной парковки 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 дорожке стоять», – констатировал Сергей Мальцев.

Начальник Северной железной дороги Василий Билоха 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 Билоха.

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.

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 маршруте». Для этого формируется нормативная база, позволяющая работать институту локальных перевозчиков. Объём грузооборота в конкурентном сегменте рынка перевозок к 2015 году может составить от 5% до 10%.



**Николай Никифоров, председатель Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей:** – На сень поступают в эксплуатацию современные локомотивы, путевая техника с кабинами, отвечающими современным санитарно-гигиеническим нормам, и они получают хорошую оценку от обслуживающего их персонала. Всё это повышает безопасность движения поездов. Значительно улучшает условия труда работников. Однако пока не удаётся существенно снизить процент рабочих мест с вредными факторами.

РАЗВИТИЕ

# Дороги требуют инвестиций

Должна быть сформирована прозрачная и действенная модель финансирования инфраструктурных проектов



конкретные инвестиционные инструменты и механизмы, как средства федерального бюджета и регионов, частный капитал, инфраструктурные облигации, инвестиционная составляющая тарифа, частичное дерегулирование тарифа на перевозку с установлением предельных уровней, заключённые сетевые контракты 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



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.



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 рельсосмазывателях 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 сети 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 Мёллер 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 развития 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 Шнейдмюллер подчеркнул, что на отечественном рынке растёт конкуренция между производителями подвижного состава и других технических средств. Ответственные 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 ВНИКИ и Брянского машиностроительного завода.

**АНДРЕЙ СТРЕЛЬЦОВ**

## Надёжность

# Спрос на качество

## В ОТРАСЛИ ПОВЫШАЮТ ТРЕБОВАНИЯ К ИСПОЛЬЗУЕМЫМ ТЕХНИЧЕСКИМ СРЕДСТВАМ

**ОАО «РЖД» и Alstom Transport SA заключили меморандум о сотрудничестве по применению технологий бережливого производства.**

Соответствующий документ подписали старший вице-президент РЖД Валентин Гапанович и президент французской фирмы Alstom в России, на Украине и в Белоруссии Филипп Пежорье.

Как отметил Валентин Гапанович, на российских предприятиях активно внедряют систему менеджмента качества, одним из элементов которого является бережливое производство. Опыт компании Alstom в этой области представляет особый интерес.

Филипп Пежорье подчеркнул, что ОАО «РЖД» является для французской фирмы стратегическим партнёром. Alstom планирует локализовать на базе российских предприятий производство локомотивов и поездов нового поколения.

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 инженеринговых центров по разработке и внедрению актуальных проектов повышения эффективности и качества.



СТАРШИЙ ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ОАО «РЖД» ВАЛЕНТИН ГАПАНОВИЧ (СПРАВА) И ГЛАВА ALSTOM В РОССИИ ФИЛИПП ПЕЖОРЬЕ ЗАКЛЮЧИЛИ МЕМОРАНДУМ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ В СФЕРЕ БЕРЕЖЛИВОГО ПРОИЗВОДСТВА

Стороны намерены также совместно заняться 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.

Победителем в номинации «Качество локомотивов» был признан электропоезд для интермодальных перевозок, созданный на Демиковском машиностроительном заводе. Он имеет современный интерьер и ряд новых конструктивных решений.

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 центры для тягового подвижного состава, и сотрудники тихвинского завода «Титран-Экспресс» за разработку венца зубчатого колеса повышенной износостойкости.

В номинации «Качество элементов инфраструктуры» победителем признали

модернизированный щетнеочистительный комплекс ЩОМ-1200М производства калужского завода «Ремпутьмаш». С его помощью путейцы обеспечивают высокое качество балласта.

Второе место присвоили специалистам НПП «Инфотрас» 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» победила Тверской вагоностроительный завод, создавший энергоэффективный пассажирский купейный вагон, в котором применяются светодиодные лампы для освещения. Приз за второе место присудили «Уралвагонзаводу» за создание полувагона с нагрузкой на ось 25 тс. Его грузоподъёмность увеличена на 5,5 тонны по сравнению с серийно выпускаемыми образцами.

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

**НАТАЛИЯ КУРСАЯ**

## В КУЛВАРАХ

# Лучше видеть цели

## ГОВОРЯТ УЧАСТНИКИ ФОРУМА

**Александр Васкевич, генеральный директор ОАО «ВОЛГОГРАДТРАНСПРИГОРОД»:**



ФОТО: ИРИНА ЗАВЕРИНА

– 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 только 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 обязательствами, 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 уравнивать наши возможности с автомобилистами – они никогда не платили и не платят за инфраструктуру, мы же, пригородные компании, полностью рассчитывались 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, распространит дальше. Приеду, отчитаюсь перед коллективом 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:**



ФОТО: УРПС

– 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 кадрам и социальным вопросам:**



ФОТО: СЕРГЕЙ КОЛЫВАНОВ

– Раньше я принимала участие в молодёжных слётах компании, 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 рутины. 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»:**



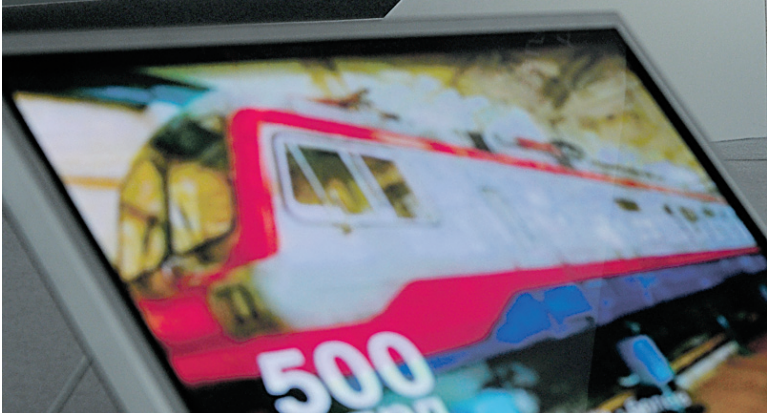
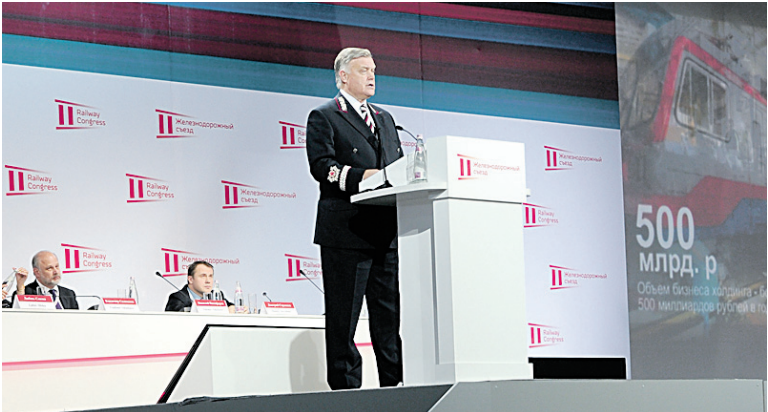
ФОТО: СЕРГЕЙ КОЛЫВАНОВ

– 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 происходящего, 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 последних зачастую просто не хватает времени осознать, для чего они делают то, что делают. Это площадка – уникальный шанс обсудить и обдумать цели, стоящие перед компаниями, «примерить» их к своей работе, понять, что конкретно я могу сделать для того, чтобы мы все вместе были ещё более успешны и эффективны.



ФОТОРЕПОРТАЖ

Объективный взгляд



ЦИФРЫ И ФАКТЫ

3 тыс.

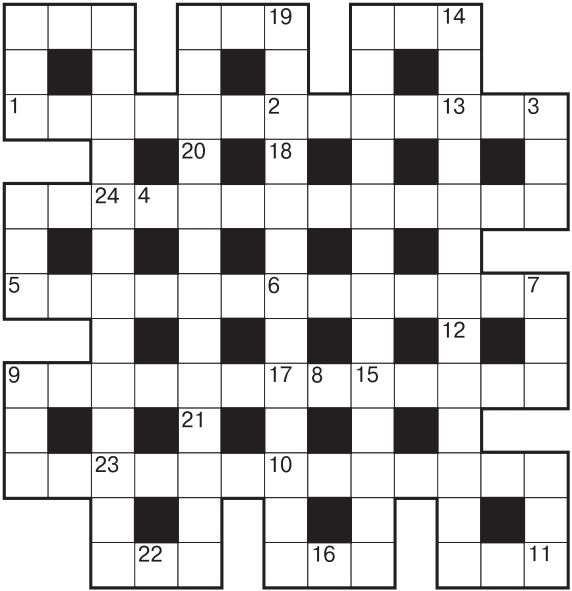
делегатов приняли участие во II Железнодорожном съезде, прошедшем 18–19 ноября в Центральном выставочном зале «Манеж» в Москве. Среди них были представители органов государственной власти, профессиональные участники рынка перевозок, клиенты железнодорожной отрасли, сенаторы, депутаты Госдумы, представители научных кругов, Общественной палаты, трудовых коллективов. На форуме выступили более 40 докладчиков. Главными темами обсуждения были пути решения проблем развития отрасли и привлечение финансовых ресурсов для реализации масштабных инвестиционных проектов.

КРОССВОРД

1. Рукоделие мастериц с коклюшками. 2. Коллектив, где каждый дует в свою дуду, чтобы создать единое целое. 3. Лучший транспорт для переезда крупной партии мороженого в летнюю пору. 4. «Детёныш» растения. 5. Персонаж русской сказки, докатившийся до больших неприятностей. 6. Блюдо, которое грозит «приготовить» из обидчика. 7. Мадам, первая берущая новорождённого в руки. 8. Звёздный учёный. 9. Новоиспечённый муж. 10. Опасный напарник в деле для мнительного человека. 11. Профи, умеющий разбивать машины без последствий для себя. 12. Старый шлягер в новой аранжировке. 13. Жидкое кули-

нарное творение. 14. Достойное место для светофора. 15. Литовский город, имеющий единственный в мире Музей чертей. 16. Знаменитый «хищник», охраняющий египетские пирамиды. 17. Философ, живший в Афинах ещё до нашей эры. 18. Можно и сбить с него, и взять в него. 19. Церковь пана-католика. 20. Учреждение, где закладывают вещи, чтобы получить ссуду. 21. Узник бутылки, способный творить чудеса. 22. Оценка за поведение в дневнике мальчиша-плохиша. 23. Верка Сердючка после выступления. 24. Цветок, сначала желтеющий, потом седеющий, а затем лысеющий.

Составил МИХАИЛ СЕРГЕЕВ



Ответы на кроссворд за 18 ноября

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Павлин. 4. Глобус. 10. Касание. 11. Ермолка. 12. Обед. 13. Рояль. 14. Смак. 17. Интенсивность. 18. Консерватория. 23. Пётр. 24. Сквер. 25. Убор. 28. Салазки. 29. Игрушка. 30. Купель. 31. Облава.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Поклон. 2. Вестерн. 3. Июнь. 5. Лама. 6. Баламут. 7. Скалка. 8. Реконструкция. 9. Землевание. 15. Текст. 16. Мотор. 19. Остолоп. 20. Избушка. 21. Список. 22. Армада. 26. Узел. 27. Гриб.

Гудок

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № ФС77-19219.

Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Роспрофсоюз. Индекс 50019

http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info

E-mail: gudok@css-rzd.ru

Главный редактор: Александр Ретюгин  
Заместители главного редактора: Марина Волкова, Андрей Гурьев, Евгений Пересылкин, Валерий Погорель (ответственный секретарь)  
Выпускающие редакторы: Анна Зограф, Марина Малюшова  
Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональных), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сушинов (информация), Владимир Титов (культуры и спорта), Яна Хазахметова (социальной политики и писем), Алексей Чекалов (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Крайнов (макет)  
Советник главного редактора: Валентин Запевалов | Научный редактор: Анатолий Хадороховский  
Номер вела Анна Зограф.

Телефоны отделов редакции: эксплуатация 624-69-35 | наука 624-63-14 | бизнес (499) 262-91-44 | социальной политики и писем 624-73-50, 624-73-76 | новостей (499) 262-92-34 | специальных корреспондентов 983-08-18 | культуры и спорта 624-69-34 | иллюстраций 624-75-72, 262-90-52 | корреспондентской сети (499) 262-58-69 | справочно-библиографический 624-77-79 | производственный 624-56-07, (499) 262-90-25 | бухгалтерия (499) 262-99-34 | секретариат 624-45-16 (т/ф), 983-08-18, (499) 262-26-53, (499) 262-15-56.

Телефоны собственных корреспондентов: Калининград (4012) 58-65-82 | Кемерово (3842) 32-21-65 | Москва (499) 262-18-66 | Новгород (8312) 48-46-74 | Новосибирск (383) 229-44-87 | Ростов-на-Дону (863) 259-55-25 | Самара (846) 303-49-97 | Санкт-Петербург (812) 457-69-45 | Саратов (8452) 41-66-64 | Хабаровск (4212) 77-80-29 | Челябинск (351) 268-41-09 | Ярославль (4852) 79-39-13.

Рукописи не рецензируются и не возвращаются | При перепечатке ссылка на «Гудок» обязательна. Набрано и сверстано в РИЦ газеты «Гудок»

Выход в свет: 21 ноября 2011 года  
Номер: 212 (24932) | Тираж: 151589 экз.  
Время подписания по графику: 19.15  
Подписано в печать: 19.50  
Цена свободная  
Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Издатель: ОАО «Газета «Гудок» | Генеральный директор: Борис Калитин  
Заместитель генерального директора: Сергей Шатовский  
Отдел распространения: (499) 262-89-69, (495) 624-52-37 (факс)  
Реклама: Наталья Гайримова. Тел.: (495) 624-62-71, 641-05-66, факс: (495) 624-78-53. Webmaster@gudok.ru  
Материалы с рубрикой «Набранной Тасим шрифтом», – на правах рекламы.  
Адрес издательства: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Отпечатано: ЗАО «Политграфический комплекс «Секста М» | 143400 Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск-5, а/м «Батве», 23 км | Заказ № 11-11-00433 | Печатается в Москве, Астрахани, Барнауле, Волгограде, Воронеже, Екатеринбург, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерове, Красноярске, Махачкале, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Солнечногорске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.