

# Владимир Голоскоков: Преданность компании – не только стаж!

ИЗ ПЕРВЫХ УСТ

Карен Артарян

Владимир Николаевич, поскольку у железнодорожников профессиональный праздник проходит жарким летом, в период отпусков и отдыха на курортах, первый вопрос традиционно касается пассажирских перевозок. Как вы оцениваете их организацию, уровень сервиса?

– В последние годы число пассажиров на СКЖД стабильно растет. Так, в первом полугодии 2008 года он составил 101,6 процента к плану и 103,7 процента по сравнению с уровнем 2007 года. То, что все больше людей едет на курорты, – хорошо. Это, наряду с увеличением строительства жилья, один из признаков роста благосостояния в нашем обществе. И мы обеспечиваем эти растущие объемы перевозок пассажиров. Обратите внимание, на вокзалах СКЖД бывают очереди в кассы, но дефицита билетов нет – их можно приобрести практически на все направления и во все категории вагонов.

Лучше стали наши вокзалы и поезда. В зале ожидания и на перроне уютно и чисто. А проехав в скором фирменном поезде, таком, например, как №11/12 Москва – Адлер «Сочи», многие люди искренне благодарят железнодорожников: еще десять лет назад о таких условиях поездки трудно было мечтать.

– С чем вы связываете эти перемены?

– Перевозкам населения огромное внимание уделяет руководство нашей компании. В течение последних лет шло усиленное развитие пассажирского хозяйства: приобретались новый подвижной состав и локомотивы, шел капитальный ремонт вокзалов и остановочных площадок, создано фактически новое пассажирское депо в Адлере – многое сделано, и работа продолжается.

– На Северо-Кавказскую магистраль ложится ведь и основная нагрузка в будущих перевозках гостей Олимпиады?

– Пассажирские перевозки – лишь одна из составляющих целого комплекса задач, которые стоят перед дорогой в связи с подготовкой к олимпиаде.

Необходимо также поднимать пропускную способность участка Туапсе – Сочи и увеличить там объемы переработки грузов, которые, по прогнозам специалистов, могут составить около 10–12 миллионов тонн в год. Планируем строительство

вторых путей на этом участке, а также модернизацию существующих и строительство новых грузовых дворов.

Предусмотрены реконструкция пассажирского комплекса дороги, увеличение количества новых комфортабельных пригородных электропоездов, строительство новой железнодорожной линии Адлер – аэропорт «Сочи». Все это будет востребовано и после проведения Олимпийских игр, так как способствует общему развитию курорта Сочи.

Объем работ там очень большой. Например, недавно сдан в эксплуатацию новый железнодорожный тоннель на перегоне Шепси – Водопадный, на побережье установлено почти два километра подпорных и волноотбойных стен, более двух километров улавливающих стен, более 8 километров новых водоотводных канав.

– А какие еще направления развития инфраструктуры Северо-Кавказской железной дороги сегодня можно считать приоритетными?

– Бесспорно, это реконструкция участка Котельниково – Тихорецкая – порты Азово-Черноморского бассейна, с глубоким обходом Краснодарского узла. Это часть сетевой программы «Кузбасс – Азово-Черноморский транспортный узел». Сдана первая очередь, и продолжается строительство накопительной сортировочной станции на разъезде 9 км. Начата электрификация и комплексная реконструкция железнодорожной инфраструктуры Таманского полуострова.

Важно то, что комплексная программа развития дальних и ближних подходов к портам и курортным зонам, предусмотренная в Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года и генеральной схеме развития железнодорожного транспорта до 2015 года, позволит справиться с растущими объемами перевозок грузов.

– Как реализуется на дороге «Стратегия развития ОАО «РЖД» до 2030 года?

– Это очень серьезная программа, от успешного выполнения которой, без преувеличения, зависит наше будущее.

На СКЖД уже выполнен целый ряд проектов. Завершена реконструкция Большого Петлевого тоннеля на участке Армавир – Туапсе, построены третьи пути на участке Лихая – Замчалово, вторые пути на перегоне Крымская – разъезд 9-й километр. Продолжается дальнейшее развитие станции Новороссийск.

Строятся вторые пути, удлиняются станционные пути на



ФОТО АЛЕКСЕЯ ИВАНОВА

правления Волгоград – Котельниково – Краснодар. Ведется реконструкция Большого и Малого Новороссийских тоннелей.

Дорога будет участвовать в создании стратегических линий Ахтуба – Палласовка, Гартмашевка – Чертково, социально-значимой линии Волгоград – Элиста, грузообразующей линии Солдатская – Тырныауз. Серьезная работа предстоит по строительству дополнительных главных путей на отдельных направлениях – тут общая протяженность составит около 1000 километров.

По существующим расчетам, общая сумма вложений в железнодорожную инфраструктуру Южного федерального округа до 2030 года превысит 500 миллиардов рублей.

– Исходя из всего этого, у скоростного пассажирского движения на СКЖД есть перспективы?

– Есть, и неплохие. Сегодня на более чем двух тысячах километров магистрали можно ехать со скоростью свыше 100 километров в час, на полтора тысячах – со скоростью более 120 километров в час.

Значительная часть СКЖД попадает в зону полигона ускоренного движения пассажирских поездов на направлении Центр – Юг. Так что в не очень далекой перспективе между Чертково и Батайском поезда будут двигаться со скоростью до 200 километров в час, от Батайска до Туапсе – со скоростью 160 километров в час, а на участке Туапсе – Адлер – 120 километров в час.

– Какие меры предпринимаются для роста социальной защищенности железнодорожников?

– Прежде всего это четкое соблюдение коллективного договора. На СКЖД в установленные сроки происходит индексация заработной платы. Кстати, с 1 июля решением ОАО «РЖД»

произведена дополнительная индексация заработной платы на 10 процентов. А с 1 августа – еще на 3,8 процента.

Среднемесячная заработная плата на перевозках за 6 месяцев 2008 года составила на дороге 15783 рубля (темпы роста к аналогичному периоду прошлого года – 24,3 процента).

На 2008 год выделен дополнительный фонд заработной платы в размере – 110 миллионов рублей для целевого поощрения – надбавок за классные звания и профессиональное мастерство, зональные доплаты, доплаты за наставничество.

Утверждено и введено в действие с 1 июля 2008 года Положение о выплате работникам ОАО «РЖД» единовременного вознаграждения за преданность компании. Выплата вознаграждения будет производиться железнодорожникам, проработавшим в ОАО «РЖД» непрерывно 3 года, 5 лет, 10 лет, 15 лет и далее через каждые 5 лет. Размер вознаграждения составит от 2 до 5 месячных тарифных ставок. Обращаю внимание на то, что авторитетность каждой компании строится на том, как выполняются обещания, данные работникам. В ОАО «РЖД» на деле реализуется система социального обеспечения тружеников. Это и повышение уровня заработной платы, и дополнительные индексации, и введение надбавок за преданность компании.

Кстати, под преданностью компании в ОАО «РЖД» подразумевается не только стаж работы, но в первую очередь – принадлежность к особой когорте людей, воспитанных в духе преданности своей стране и железной дороге. Без этого сложный и напряженный труд не будет приносить удовлетворение.

– Сегодня непросто вести борьбу за трудовые ресурсы на региональных рынках?

– Для этого, в частности, работникам подразделений доро-

ги в Краснодарском крае с мая 2008 года устанавливаются региональные компенсационные надбавки, на эти цели ежемесячно будет выделяться 8,4 миллиона рублей.

Не следует забывать и о социальном пакете работника СКЖД. Мы уже привыкли, что в него включены добровольное медицинское страхование работников, компенсация проезда на железнодорожном транспорте 1 раз в год, годовой проездной билет в поездах пригородного сообщения, материальная помощь при уходе в отпуск, а также на лечение и приобретение дорогостоящих лекарств. У нас действует корпоративная поддержка на приобретение жилья и негосударственное пенсионное обеспечение. В регионе практически нет предприятий, кроме железной дороги, где работникам предложили бы такой социальный пакет.

– К профессиональному празднику по традиции принято определять лучших работников в коллективе дороги...

– За 6 месяцев 2008 года государственными наградами награждены четыре работника дороги. Звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации» присвоено машинисту электровоза локомотивного депо Батайск Николаю Кретиному, звание «Заслуженный энергетик Российской Федерации» – старшему электромеханику Ростовской дистанции электроснабжения Алексею Журбе и электромонтеру Туапсинской дистанции электроснабжения Николаю Арепеву. Медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени награждена техник Армавирской дистанции пути Нина Никулина. 67 работников дороги удостоены различных наград президента ОАО «РЖД».

Особо хотелось бы сказать о тех, кто вносит вклад в укрепление безопасности движения. Например, лучшие общественные инспектора – мастера Краснодарской дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении Владимир Семенов и монтер пути Таганрогской дистанции Татьяна Середина, а также награжденные знаками «За безопасность движения», среди которых машинист электровоза локомотивного депо Дербент Сергей Дорожников, электромонтер Ростовской дистанции электроснабжения Виктор Фахреев.

Эти люди трудятся в разных хозяйствах дороги, но в основе их успеха три общие составляющие – профессионализм, преданность отрасли и ответственность.