

# График движения взяли под контроль

Первый вице-президент Вадим Морозов поручил руководителям некоторых дорог срочно исправить ситуацию с графиком движения пригородных поездов

## УКАЗАНИЕ

В текущем году возросло количество сбоев в пригородном движении. Одна из главных причин нарушения графика – слабый уровень организации «окон» для ремонта пути на некоторых магистралях сети.

За 7 месяцев этого года в связи с предоставлением «окон» было отменено 18,9 тысячи пригородных поездов – почти на 50 процентов больше,

чем за аналогичный период прошлого года. Более всего количество отмен в первом полугодии возросло на Московской, Приволжской и Октябрьской дорогах.

Особую тревогу вызывают попытки сокрытия нарушений графика. И не только пригородных поездов, но и пассажирских дальнего следования. Например, скорый поезд № 59 сообщением Кисловодск – Новокузнецк 13 июля поступил на станцию Саратов-1 с

опозданием на десять минут, в то время как на графике исполненного движения АС ГИД «Урал» его прибытие зафиксировано по расписанию. Как показала проверка, причина – несанкционированная корректировка поездным диспетчером «ниток» графика исполненного движения в системе.

Первый вице-президент Вадим Морозов считает, что никакие задачи по ремонту пути не должны быть помехой – от работы пассажирского ком-

плекса во многом зависит репутация всей компании.

К тому же не стоит забывать о конкуренции: с 2003 по 2008 год доля железных дорог в общероссийской перевозке пассажиров снизилась с 55 до 50 процентов, в то время как в авиации выросла на 30. Чтобы достойно бороться за клиента, необходимо постоянно повышать уровень сервиса и строго выполнять график движения поездов.

Первый вице-президент компании поручил руководителям особо проблемных дорог в кратчайший срок полностью наладить работу пригородного сообщения.



## Колесная страна

### СЛЕТ

На этой неделе компания проводит слет воспитанников детских железных дорог – на базе Малой Московской железной дороги в поселке Кратово.

С ее работой познакомится более 250 юных железнодорожников со всей страны. Участники слета также проведут презентации дорог, на которых проходят обучение, обмениваются опытом.

В ходе слета пройдет и профессиональный конкурс «Лучший по профессии». По его итогам определят победителей по нескольким номинациям.

Детские железные дороги – уникальное отечественное изобретение. Первая такая дорога открылась 1 августа 1936 года в Крас-

ноярске. Самая молодая магистраль появилась в 2008 году в Кемерове.

За последние годы проведена реконструкция детских железных дорог в Кратове (Московская область), Иркутске, Нижнем Новгороде, Ростове-на-Дону и Ярославле.

В настоящее время в России насчитывается 25 детских железных дорог. Их общая протяженность – более 97 километров. У детских дорог более 223 единиц подвижного состава, 65 станций и свыше 350 объектов технической оснащенности (депо, вокзалы, учебные корпуса).

Примерно половина выпускников продолжают свое обучение в техникумах, колледжах и вузах железнодорожного транспорта, а затем приходят работать в ОАО «РЖД».



## Дети войны

### ПОМОЩЬ

ОАО «РЖД» продолжает помогать осетинским роженицам: в железнодорожной узловой больнице на станции Владикавказ появились на свет еще двое детей из Южной Осетии.

17 августа в больницу поступила и в этот же день родила мальчика беженка из Южной Осетии Людмила Чочиева-Тедеева.

Днем позже к врачам обратилась еще одна осе-

тинская женщина, Алена Габараева-Тедеева, которая 18 августа произвела на свет мальчика Дмитрия.

Напомним, что врачи этой больницы не первый раз помогают беременным женщинам из Южной Осетии. 11 августа медики приняли роды у жительницы города Цхинвал Ларисы Алборово-Джусоевой.

Роды у женщин принимала группа врачей, состоящая из грузин, осетин и русских.

## Грузовой сервис

### РЕМОНТ ВАГОНОВ

С июля восемь вагоноремонтных депо начали оказывать сервисные услуги по ремонту грузовых вагонов.

В случае отцепки вагона в текущий ремонт по причине неудовлетворительного качества депоовского ремонта он должен получить сервисное обслуживание именно на предприятиях Центральной дирекции по ремонту грузовых вагонов (ЦДРВ).

Раньше такого не было. Вагоны, отцепленные в ремонт из-за некачественного планового ремонта, проходили обслуживание в эксплуатационных вагонных депо. А уже после этого компания-собственник выставляла дирекции счет в соответствии со стоимостью выполненных работ.

Такая практика делала процесс документооборота долгим и затрудняла проведение расследования причин отцепки вагона.

После формирования на предприятиях дирекции собственной системы сервиса все эти неудобства будут исключены.

Кроме того, на модернизацию и технологическое переоснащение вагоноремонтных депо в этом году будет направлено около 700 миллионов рублей, что позволит повысить уровень технического оснащения и в итоге качество ремонта.

Анализ показал, что без дополнительных инвестиций в систему сервисного обслуживания в дальнейшем могут быть включены 40 вагоноремонтных депо. Тем не менее принято решение организовать сервис пока только на восьми наиболее приспособленных для этого предприятиях.

# Мне – билет в класс «премиум»

### РЕФОРМА

Такую фразу уже в следующем летнем сезоне услышат кассиры от пассажиров.

Пассажирские поезда дальнего следования классифицируют по европейским принципам. Решение об этом принято руководством компании.

Сегодня поезда Федеральной пассажирской дирекции (ФПД) имеют 189 различных цветовых решений в интерьерах и окраске кузова и более 50 стандартов перевозки.

В Европе же у каждой пассажирской компании их несколько. И каж-

дая группа поездов той или иной компании имеет собственные фирменные знаки и ориентирована на определенную аудиторию.

Унификация ждет и российские экспрессы. Их разделят на три категории.

В первую войдут наиболее комфортабельные поезда, которые сегодня называют фирменными. Они будут работать по единым стандартам и относиться к классу «премиум». В эту категорию войдут вагоны VIP, СВ и наиболее качественные купейные.

Второй сегмент (массовый) носит условное название «универсал». Он станет базовым для круглогодичных перевозок пассажиров, в него войдут хоро-

шие купейные и плацкартные вагоны.

Третий сегмент, «эконом», включает в себя в основном сезонные поезда, назначаемые в период массового спроса на пассажирские перевозки, 500-й и 400-й нумерации.

Интерьеры «экономичных» составов и их цветовая гамма останутся прежними, в поездах же категорий «премиум» и «универсал» их приведут в соответствие с единым дизайном, а вагоны перекрасят в одинаковые для каждой категории цвета.

Начнут с поездов «премиум»-класса – у всех появится новый фирменный стиль ОАО «РЖД», включая окраску.

В результате появится возможность

более эффективно использовать подвижной состав – включить его в единый оборот, сократить простои в пунктах формирования (за счет увязки поездов одного бренда).

Для привлечения в них пассажиров введут различную тарификацию билетов по дням недели и установят скидки на верхние места.

По словам заместителя генерального директора ФПД Леонида Комарова, в целом идея классификации пассажирских поездов уже одобрена руководством компании. До конца года в ФПД сделают проект. А к началу летнего сезона-2009 пассажиры уже смогут оценить новый стиль.

