

Заделы «проедаем»...



По выражению Владимира Якунина, плоды успешной работы компании в первом квартале «проедаются» во втором. В том числе по погрузке.

**Шесть
НОВЫХ
«дочек»**

РЕФОРМА

Несмотря на производственные трудности, реформирование компании, как говорится, никто не отменял. Совет директоров одобрил создание шести дочерних и зависимых обществ.

Ими стали ОАО «Первая нерудная компания», созданная на базе имущества щебеночных заводов; ОАО «ТрансВудСервис» – на базе имущества заводов по производству железобетонных шпал; ОАО «Новосибирский стрелочный завод»; ОАО «Вагонреммаш» в сфере ремонта пассажирских вагонов на базе Воронежского, Новороссийского и Тамбовского вагоноремонтных заводов.

Правление компании приняло решение и о создании ОАО «Московско-Тверская пригородная пассажирская компания», а также «дочки» на базе Ишимского механического завода.

Всего же с начала реализации программы структурной реформы совет директоров принял решение о создании 53 дочерних и зависимых обществ.

– Очень важно, что в этом году компания стала получать весомую финансовую отдачу от реформы, – отметил Владимир Якунин. – За счет продажи пакета акций ОАО «ТрансКонтейнер» получено 7,8 миллиарда рублей. А конкурсная продажа вагоноремонтных депо принесла еще около 3 миллиардов.

До конца года планируется вывести на рынок акций еще 10 дочерних обществ компании.

Сбой по погрузке

ПАДЕНИЕ

Уже в апреле динамика погрузки была замедлена, констатировал глава компании. В мае с трудом вытянули план с минимальным ростом к прошлому году, а в июне не удалось и этого.

До плана не хватает более двух миллионов тонн. Погрузка снижена к уровню не только прошлого года, но и даже позапрошлого. И это на фоне роста промышленного производства в стране и, соответственно, растущей грузовой базы.

Плановое задание по погрузке не выполнили пять дорог: Московская, Юго-Восточная, Куйбышевская, Южно-Уральская и Западно-Сибирская. В минусе оказалась половина номенклатурных грузов, в том числе каменный уголь, лесные, нефтяные и строительные грузы.

– Мы сознательно отказались от авралов в конце июня, – сообщил президент компании Владимир Якунин, – потому что они дестабилизируют перевозочный процесс. План на июль даже чуть ниже прошлогоднего. Но это, как говорится, пос-

ледний рубеж, оттолкнувшись от которого, надо идти вперед.

По мнению главы компании, производственные результаты июня связаны с ухудшением качества эксплуатационной работы. Оборот вагона к уровню прошлого года замедлен на 6 часов, а участковая скорость снижена более чем на 1 км/час.

Особенно большие претензии у президента компании к Московской дороге. Ухудшили эксплуатационную работу также Горьковская, Северная, Северо-Кавказская и Забайкальская железные дороги.

Много потерь из-за роста отказов технических средств (в первую очередь на грузонапряженных направлениях) и нерационального использования «окон».

Проблемой стали и неграфиковые предупреждения об ограничении скорости движения поездов. По этой причине в июне задержано 50 пассажирских поездов (в прошлом году – 3) и сорвана передача 3700 груженых вагонов (в 18 раз больше прошлогоднего уровня).



Стерли поезд

ПАССАЖИРЫ

Точность – вежливость королей. Раньше была еще и поездов. Но это, увы, в прошлом. В июне нынешнего года было задержано по разным причинам около полутора тысяч поездов с сотнями пассажиров.

Тормозом для движения, по словам Владимира Якунина, стала Московская железная дорога, где ежедневно задерживается более десятка пассажирских поездов. При этом, возмущился президент, срывы графика пытаются скрыть. В том числе по поездкам с детьми, которые едут отдыхать на юг.

Например, 15 июня поезд № 442 сообщением Череповец – Адлер был задержан на 7 часов из-за дезорганизации движения. Чтобы этого не увидел диспетчерский аппарат компании, поезд просто стерли из автоматизированного графика исполненного движения. Нет поезда – нет проблемы. Правда, не для пассажиров.

Владимир Якунин напомнил участникам селектора о новом девизе ком-

пании «Меняемся для вас» и задал риторический вопрос: в ту ли сторону меняемся? Например, железные дороги, как правило, не информируют поездные бригады об изменении времени следования поездов, а потому ни проводники, ни пассажиры не знают, когда придут на нужную станцию.

– Вы только представьте себе состояние пассажиров, – предложил президент компании, – чей поезд часами стоит неизвестно где, и никто даже не может им сказать, что произошло и когда они поедут дальше!

Кроме того, опоздания пассажирских поездов на конечные станции приводят к срыву технологии их обработки, экипировки и подготовки в рейс. Поездные бригады не успевают отдохнуть. Бывают случаи, что не хватает времени даже на нормальную уборку вагонов, не говоря уже о каком-либо мелком ремонте. В результате новые пассажиры приходят в вагоны, плохо подготовленные к рейсу, и совершенно обоснованно выражают недовольство таким уровнем обслуживания. О каком имидже компании можно говорить в таком случае?

Если б не сходы да крушение...

БЕЗОПАСНОСТЬ

В июне снизился уровень аварийности почти на треть. Особого брака – в два раза, а с пассажирскими поездами – на 43 процента. Но ряд серьезных происшествий не позволяет радоваться этим цифрам.

Крушение пассажирского поезда на Забайкальской дороге, авария на Октябрьской, отправление поезда с перекрытыми концевыми кранами на Южно-Уральской, прием поезда по неготовому пути на Московской, шесть сходов в грузовых поездах, пожар на посту ЭЦ станции Свердловск-Сортировочный...

За каждым из этих чрезвычайных происшествий стоит элементарное несоблюдение технологических процессов в работе.

По словам Владимира Якунина, после крушения пассажирского поезда руководителям путевого комплекса было поручено усилить контроль за соблюдением технологии производства ремонтно-путевых работ в условиях необычно жаркой погоды, но тем не менее выбросы пути продолжались. Через три дня после крушения – на Талданской дистанции пути той же Забайкальской дороги, а затем на Куйбышевской, Южно-Уральской, Западно-Сибирской, Восточно-Сибирской и Северо-Кавказской дорогах.

Явно не случайно возник пожар на свердловской станции, который отразился на эксплуатационной работе всей сети. Оказывается, еще с 15 апреля автоматическая система передачи данных сигнализировала диспетчеру, что на посту ЭЦ понижена изоляция кабелей и монтажа. Сигналам не вняли.

На Забайкальской, Октябрьской, Горьковской и Приволжской дорогах несколько случаев производственного травматизма закончились смертельным исходом.

К примеру, 26 июня на Октябрьской дороге на перегоне в результате наезда электропоезда погиб наладчик путевых машин и механизмов Александр Шерунов. Причина трагедии – не сняли во-

время дефектоскопную тележку в кривом участке пути.

А 28 июня погиб монтер пути Владимир Блохин на Горьковской дороге. Дорожный мастер отстранил его от работы, увидев, что тот пьян, но в нарушение регламента оставил рабочего в служебном автомобиле. Через некоторое время Блохин вышел на железнодорожный путь и был сбит поездом.

– Эти примеры показывают, что в хозяйствах железных дорог серьезные проблемы не только с организацией работ, но и с дисциплиной труда, – подытожил президент компании. – Нужно бороться с пьянством в каждом коллективе. Мы не можем больше равнодушно наблюдать за подобными случаями.