

Александр Акулов: Разделяй и приумножай! Прозрочно...



РЕФОРМА

Татьяна Комендант

До конца года все базовые депо будут разделены на ремонтные и эксплуатационные, сообщил нам заместитель начальника департамента локомотивного хозяйства ОАО «РЖД» Александр Акулов. Он заверил, что до 2010 года этот процесс завершится на всей сети.

– Чем все-таки вызвано разделение?

– Его необходимость давно назрела, потому что начальники депо, которые занимаются и ремонтом, и эксплуатацией, не имеют возможности сосредоточиться на чем-то одном. А если у эксплуатационного депо появится отдельный начальник, он будет больше внимания уделять безопасности движения, локомотивным бригадам, обучению и всему, связанному с эксплуатацией. Начальник ремонтного депо в свою очередь сконцентрируется на улучшении качества ремонта.

К тому же расходы станут прозрачными. А не так, как сейчас: все вместе, и не поймешь, где чьи доходы и где чьи расходы.

– Думаете, после разделения эксплуатационники будут жестче спрашивать с ремонтников?

– Да. И вот почему. Приемку локомотивов уже будут вести бригадами, и неисправный локомотив они, понятное дело, не возьмут. Но и ремонтники могут предъявить расходы эксплуатационному депо за внеплановый ремонт, который возникнет по вине локомотивных бригад.

Кстати, на Западно-Сибирской дороге есть уже такие случаи. Там действует приказ о возмещении расходов на ремонт по вине машинистов.

– А какие могут быть поломки по их вине? Чаше слышишь, что ремонтники что-то там не доделали...

В результате разделения локомотивное хозяйство сможет выстроить свой бизнес по специализации

– К примеру, был случай в депо Московка, когда от неправильного управления тормозами локомотива бригадой депо Омск произошел нагрев бандажа колесной пары. По этой причине локомотив поставили на внеплановый ремонт. Была составлена калькуляция и предъявлен счет эксплуатационникам.

– Как на местах воспринимают разделение? Есть какие-то трения, сложности?

– Здоровый антагонизм, который идет, – это нормальное явление. Например, возникает вопрос: на чей счет отнести брак? Понятно, что каждый начинает защищать свои интересы. Поэтому необходимо все четко регламентировать.

– Кому выгоднее разделение – эксплуатационникам или ремонтникам?

– Выгоднее ОАО «РЖД». То, что мы начали, это в русле создания компании холдингового типа. Каждый бизнес в компании должен быть четко определен от начала до конца – где у нас центр затрат, где центр образования доходов, как мы будем работать. Когда все вместе, сложно решать вопросы, потому что бизнес разный.

По этой причине дирекция по ремонту вагонов выделялась в отдельную структуру и в течение последних трех лет работает успешно: объемы ремонта повышаются, качество улучшилось. Достигли того, чего хотели. Оказалось, что часть вагонных депо и часть ремонтных площадей в вагонных депо излишни. Некоторые из них уже выставлены на торги и проданы.

Оптимизируем мы и ремонтный комплекс. Выделив чисто ремонтную службу, увидим, где у нас есть резервы, которые можно задействовать для работы с частным подвижным составом. Сегодня частные локомотивы работают на ряде направлений и ремонтируются в наших депо. Очевидно, что их количество будет увеличиваться. Излишние мощности можем использовать для того, чтобы приводить их в порядок.

– У людей могут возникнуть опасения, что они останутся за бортом. Работа им найдется?

– Часть излишних площадей будет перепрофилироваться. Взять Московскую дорогу, в составе которой было локомотивное депо Фаянсовое. Се-

годня нет депо Фаянсовое, но работники этого предприятия успешно ремонтируют путейскую технику. Они заняты, они загружены.

Или взять локомотивное депо Александров, которое уже несколько лет перепрофилировано на ремонт кранов (на железнодорожном ходу). И локомотивное депо Рязань ремонтирует сейчас путейскую технику. Загрузка этих предприятий достаточна. Никаких сомнений не должно быть: работы много, на всех хватит.

По эксплуатационному локомотивному депо: здесь вообще нет никаких опасений по занятости. Локомотивных бригад не хватает, а объемы перевозок растут. Машинистов сегодня готовят в дорожных технических школах максимальными темпами. Только за прошлый год выпущено около шести тысяч локомотивных бригад – это достаточно большая цифра. Но с учетом роста объемов перевозок подготовкой специалистов надо заниматься более активно.

– В чем еще вы видите плюсы реформирования?

– Руководители эксплуатационного депо будут заниматься только своей работой: подго-

товкой локомотивных бригад, обучением, контролем на линии и т.д. Зная свои целевые задачи, конечно, они будут принимать оптимальные управленческие решения.

На базе ремонтных депо (с учетом их расположения на линии) создадим региональные дирекции по ремонту локомотивов. Мы решили сначала сформировать дирекции по ремонту на дорогах, а потом объединить их в региональные дирекции по участкам обслуживания локомотивов и по тяготению депо к определенным видам ремонта.

Появится и центральная дирекция по ремонту локомотивов. Она возьмет на себя организацию работы всего ремонтного комплекса. Уже подготовлены проекты регламентов взаимодействия между службой локомотивного хозяйства и дирекцией по ремонту и техническому обслуживанию локомотивов, а также локомотиворемонтным и эксплуатационным депо.

По эксплуатационному блоку структура пока не выстроена – нет утвержденной концепции. Но уже известно, что на уровне дороги остается служба эксплуатации, которая организационно-функционально подчиняется департаменту локомотивного хозяйства.

– Когда произойдет полное разделение служб?

– На ряде дорог оно уже произошло. В частности, Западно-Сибирская года четыре работает по-новому. Приволжская практически подошла к разделению. Есть элементы на ряде других дорог, когда уже выделены в чистом виде ремонтные депо. До конца года необходимо разделить все базовые депо, а до 2010-го уже должна завершиться реорганизация по всей сети.

– За рубежом такая же система?

– Там изначально функции были разделены – ремонтники и эксплуатационники никогда не работали как одна служба.

– Что считаете важным сказать людям, которые работают на дорогах?

– Добросовестные работники будут востребованы. Все обязательства по колдоговору выполним. На ЗСЖД по новым условиям работают седьмой год. За это время не было случаев, чтобы кто-то пожаловался, что в связи с разделением уменьшилась зарплата или кому-то отказали в корпоративных социальных льготах.



ФОТО СЕРГЕЯ ТРУНИНА

Каждый бизнес в холдинге должен быть разграничен