

# Первая грузовая – первые итоги

## На совещании в Ростове были подведены результаты работы Первой грузовой компании в 2008 году

СОБЫТИЕ

Карен Артарян

Главный упор в своей работе Первая грузовая компания, по словам ее генерального директора Салмана Бабаева, сегодня делает на приобретение подвижного состава и развитие конкуренции на рынке железнодорожных перевозок.

Последнее особенно важно, потому что были определены прогнозы скептиков: дескать, дочернее предприятие ОАО «РЖД» станет монополистом и будет зарабатывать свой хлеб не рыночными методами. Но Первая грузовая сегодня в конкуренции заинтересована. И Салман Бабаев особо подчеркнул это и на совещании с руководителями филиалов, и на пресс-конференции с журналистами. И объяснил, почему.

Предприятие вышло на рынок перевозок относительно поздно. Значительная часть выгодных грузов уже «разобрана» конкурентами, и, разумеется, никто их просто так не отдаст.

Сегодня львиную долю перевозок Первой грузовой составляет уголь, груз почти что «социальный» (именно поэтому в лидерах по объемам грузки филиал предприятия, который базируется на Западно-Сибирской дороге). Понятно, что тарифы в данном случае не позволяют рассчитывать на легкую прибыль.



ФОТО АЛЕКСЕЯ ИВАНОВА

Но довольствоваться лишь низкодоходными перевозками Первой грузовой нельзя – нужно бороться за высокодоходные. А путь к этому сегодня только один – конкуренция.

Главная предпосылка к тому, чтобы обострить соперничество за грузы – ликвидация дефицита порожних вагонов.

– Сегодня на сети дорог не хватает полувагонов, – рассказывает Салман Бабаев, – и в таких условиях порожняк фактически распределяется между клиентурой, как это делалось годами. Но, чтобы делить, осо-

бого ума не нужно: в условиях дефицита все разберут и так, без каких-либо усилий со стороны продавцов. А вот когда на рынке будет избыток тех же полувагонов, тогда и выяснится, кто лучше умеет работать с клиентом.

А возможность «потренироваться» есть уже сегодня, потому что на рынке возник избыток цементовозов, и Салман Бабаев поставил перед руководителями филиалов задачу – максимально использовать этот подвижной состав.

Как видим, конъюнктура на рынке перевозок не стоит

на месте: сегодня не хватает полувагонов, а завтра это могут быть цистерны. Именно поэтому важно научиться работать с парком быстро и эффективно.

А устранять общий дефицит подвижного состава Первая грузовая компания настроена весьма решительно. С января по сентябрь нынешнего года предприятие приобрело почти 6700 новых вагонов.

Инвестиционная программа компании предусматривает сегодня почти 70 миллиардов рублей для покупки подвижного состава.

По словам генерального директора, Первая грузовая сегодня готова закупать львиную долю всей продукции вагоностроителей. И не только в России, но и в ближнем зарубежье, в частности, на Украине.

Все это важно еще и потому, что основная часть парка, переданная Первой грузовой от «материнского» ОАО «РЖД», обладает очень высокой степенью износа и в ближайшие годы будет нуждаться в замене или полном обновлении.

Кстати, ремонт подвижного состава – также проблема, поскольку, по оценке специалистов, нормального рыночного предложения по ремонту вагонов сегодня в России пока еще нет, а цены и качество абсолютно не устраивают руководителей Первой грузовой, которые уже подумывают о приобретении в перспективе каких-нибудь депо. Однако тут есть проблема – позиция анти-монопольного комитета.

Но, несмотря на все вышеперечисленные проблемы, Первая грузовая компания завершила восемь месяцев нынешнего года с хорошими результатами. В частности, цифры полученной прибыли и прироста вагонного парка опережают плановые.

Что касается региональных филиалов этой компании, то шесть из них, по словам Салмана Бабаева, уже работают в полную силу. В числе наиболее успешных – Ростовский филиал, именно поэтому нынешнее совещание и состоялось на его базе.

## Наездов стало больше

ПЕРЕЕЗД

Александр Панченко

В управлении СКЖД прошла пресс-конференция, которая была посвящена проблемам железнодорожных переездов.

В ней приняли участие не только железнодорожники, но и представители правоохранительных органов.

Выступая перед собравшимися, первый заместитель начальника СКЖД Валерий Юсупов рассказал, что за девять месяцев 2008 года на переездах дороги произошло 28 дорожно-транспортных происшествий, в результате которых пострадали 25 человек, в том числе 9 погибли. По сравнению с аналогичным периодом 2007 года количество происшествий увеличилось на семь случаев, больше стало погибших и пострадавших.



Это тревожит руководство СКЖД. Необходимы срочные меры для наведения порядка.

Причина всех дорожно-транспортных происшествий – крайне низкая дисциплина водителей, которые нарушают правила дорожного движения при пересечении переездов.

Все ДТП совершены по вине человека за рулем. В 23 случаях из 28 водители не прореагировали на

требования исправной переездной сигнализации, в трех случаях – проигнорировали дорожные знаки, в двух проявили невнимательность.

Кроме жертв и пострадавших, ДТП приносят и материальные потери для дороги. Механические повреждения получили 18 единиц железнодорожного подвижного состава, а движение поездов было задержано на 18 часов.

## Со свадьбы на похороны

ТРАГЕДИЯ

Александр Николаев

Эти печальные события произошли 11 октября в поселке Дивное Ставропольского края. На регулируемом (без дежурного) переезде 1658-й километр грузовой поезд столкнулся с автомобилем «ауди».

Автомобиль, которым управлял 26-летний У., выехал на железнодорожный переезд при запрещающих показаниях исправно работающей автоматической сигнализации.

Что побудило водителя грубо нарушить правила дорожного движения? Это выяснялось специальной комиссией на месте происшествия, но, в общем-то, ситуация ясна и без этого.

Автомобиль, о котором идет речь, входил в

состав свадебного кортежа. Все они спешили в загс, поскольку молодые опаздывали на регистрацию брака.

Первый автомобиль из свадебной колонны, где находились жених и невеста, переехал через железную дорогу, проигнорировав запрещающие показания светофора, перед приближающимся поездом. Для водителя и пассажиров этот опасный маневр лихача закончился благополучно.

Водитель второй машины, в которой находились родители жениха, последовал этому примеру, решив, что он тоже успеет проскочить перед поездом. Он объехал стоящие впереди автомобили и по полосе встречного движения выехал на пути, где и произошло столкновение.

Водитель не думал о том, что остановить по-

езд сразу невозможно, и тормозной путь его составляет 800 и более метров.

Это была последняя ошибка водителя, поскольку он и родители жениха в результате столкновения погибли мгновенно, а еще один 17-летний пассажир получил опасную травму головы и в тяжелом состоянии был отправлен в реанимационное отделение городской больницы.

Вместо торжественного события пришлось участвовать в траурном.

Еще один случай ДТП произошел 13 октября. На нерегулируемом железнодорожном переезде без дежурного станции Батайск локомотив столкнулся с автомобилем «Мицубиси», водитель которого нарушил правила. По счастью, находящиеся в машине не пострадали.