

Тонна груза Мало учили

БЕЗОПАСНОСТЬ

Чтобы выиграть конкурентную борьбу с другими перевозчиками, сети железных дорог в нынешних условиях крайне важно наладить безаварийную работу. К сожалению, пока эту задачу выполнить не удастся...

Несмотря на 20-процентное снижение аварийности по сравнению с уровнем прошлого года, в прошедшем октябре произошли 2 столкновения грузовых поездов (на Свердловской и Красноярской дорогах), 3 схода грузовых поездов (на Северной, Куйбышевской и Свердловской магистралях), 3 случая проезда на запрещающий сигнал (на Октябрьской, Южно-Уральской и Восточно-Сибирской дорогах), а также отправление поезда по неготовому маршруту на Дальневосточной магистрали.

При этом проезд 12 октября на станции Калище Октябрьской дороги пригородного поезда на запрещающий сигнал светофора президент выделил особо. Дело в том, что машинист поезда находился в состоянии алкогольного опьянения.

По мнению президента компании, это говорит об отсутствии надлежащего контроля за работой цехов эксплуатации. Причем данный случай произошел именно на той магистрали, которая была выбрана пилотной среди всех дорог сети с точки зрения выработки новых форм корпоративного управления.

Темпы должны быть повышены

Компании нужно оптимизировать инвестиционные затраты

ПЕРЕВОЗКИ

Президент призвал резко активизировать работы по текущим инвестиционным проектам.

Особую тревогу у руководства ОАО «РЖД» вызывают низкие темпы работ по таким программам, как «Организация скоростного движения Москва – Санкт-Петербург», «Строительство дополнительного главного пути на участке Москва – Крюково» и «Комплексная реконструкция участка Трубная – Аксарайская».

В последние месяцы были снижены темпы реализации проектов «Организация скоростного сообщения Москва – Нижний Новгород», «Комплексная реконструкция участка Мга – Гатчина – Ивановгород».

Не выполняются запланированные объемы по развитию объектов локомотивного, вагонного и пассажирского хозяйств, железнодорожной инфраструктуры в рамках подготовки к проведению Олимпийских игр в 2014 году.

В ноябре – декабре, напомнил президент, компании предстоит ввести в эксплуатацию основные фонды на сумму более 200 миллиардов рублей, что почти вдвое превышает стоимость тех, которые введены за предшествующие десять месяцев. До конца года нужно завершить реализацию важнейших проектов: «Кузбасс – Северо-Запад», «Кузбасс – Дальневосточный транспортный узел», «Кузбасс – Азово-Черноморский транспортный узел», первый этап организации перевозки нефти в Китай и другие.

Для достижения всех поставленных целей Владимир Якунин предложил оптимизировать инвестиционные затраты. В том числе предъявлять штрафные санкции недобросовестным подрядчикам и поставщикам, не выполняющим обязательства, активизировать работу по снижению цен на поставляемую продукцию и не заключать договоры на строительство объектов, которые не связаны с обеспечением перевозок и безопасностью движения.



ФОТО СЕРГЕЯ ТРУНИНА

Программы ремонта на ряде дорог выполнены не полностью

Затянуть пояса

ОПТИМИЗАЦИЯ

Из-за невыполнения плана по объемам и доходам от перевозок в октябре компания получила убыток в размере 5,2 миллиарда рублей, а в целом за четвертый квартал невыполнение плана по доходам от грузовых перевозок и услуг локомотивной тяги ожидается более чем на 36 миллиардов рублей. В этих условиях, по словам Владимира Якунина, компания принимает меры по улучшению управления оборотным капиталом.

К примеру, изменена политика расчетов ОАО «РЖД» с контрагентами: теперь им необходимо оплатить свои обязательства в течение 30 дней.

Для всех филиалов ужесточены нормативы по дебиторской и кредиторской задолженности.

А управлению планирования и нормирования материально-технических ресурсов поставлена задача привести нормативы запасов филиалов в соответствие с реальными объемами их работы. Кроме того, надо принять радикальные меры по оптимизации расходов. К примеру, плановые расходы на капитальный ремонт, выполняемый подрядчиками, уже снижены более чем на 5 миллиардов рублей. Железным дорогам уменьшены плановые расходы на топливо и электроэнергию на 4,5 мил-

лиарда рублей, в том числе с учетом снижения цен на нефтепродукты.

Владимир Якунин подчеркнул, что важнейшим инструментом оптимизации затрат должно стать снижение стоимости потребляемых ресурсов. В связи с этим он уточнил несколько важных моментов.

Первое – в условиях снижения рыночных цен на черные и цветные металлы, строительные материалы нужно снизить закупочные цены на потребляемую продукцию, а также стоимость ремонтных работ не менее чем на 30 процентов, установить системный контроль за стоимостью строительно-монтажных работ.

Второе – оптимизировать численность персонала и расходы на оплату труда, исходя из реально выполняемых объемов работ.

Третье – пересмотреть планы капитального ремонта и инвестиционные программы с точки зрения целесообразности их реализации в существующих условиях.

При этом приоритет отдавать тем работам, которые выполняются филиалами и дочерними компаниями ОАО «РЖД».

Четвертое – сократить административно-управленческие затраты, в том числе на услуги связи и командировочные расходы.

Направлять специалистов в служебные командировки только в случае крайней необходимости.

Проблемы создаем себе сами

РЕМОНТ

Владимир Якунин обратил внимание участников селекторного совещания на серьезное отставание от графика ремонтных программ.

Хотя план капитального ремонта грузовых вагонов выполнен в октябре на 100 процентов, уже существующее отставание не восполнено.

При этом не выполняется программа ремонта вагонов, принадлежащих ОАО «Первая грузовая компания».

Крайне неблагоприятная ситуация сложилась в хозяйстве пути и сооружений, где, по состоянию на 1 ноября, капитальный ремонт пути освоен только на 95 процентов от плана, а сдача в эксплуатацию – на 78 процентов.

Наибольшие объемы работ до конца года по капитальному ремонту пути необходимо выполнить на Свердловской, Западно-Сибирской, Приволжской, Дальневосточной, Северо-Кавказской и Октябрьской дорогах. По реконструкции пути наибольшие объемы работ предстоят на Западно-Сибирской и Восточно-Сибирской дорогах.

На ряде предприятий не выполнены в срок работы по разным видам ремонта подвижного состава.

К примеру, на Воронежском ТРЗ и Мичуринском ЛРЗ не успели капитально отремонтировать 49 секций тепловозов.

Также Воронежским ТРЗ не выполнен план по среднему ремонту тепловозов в базовых депо на Юго-Восточной и Приволжской дорогах.

Минский и Гомельский ВРЗ недовыполнили программу по капитальному ремонту на 4 вагона.

Трудовой ноябрь

ПЛАНЫ

Завершая селекторное совещание, президент компании сформулировал главные задачи, стоящие перед коллективом компании в ноябре.

Сети необходимо обеспечить грузооборот в объеме 196,1 миллиарда тонно-километров, получив не менее 67,6 миллиарда рублей доходов за грузовые перевозки, освоить пассажирооборот в объеме 13,9 миллиарда пассажиро-километров, обеспечив доходы за пассажирские перевозки не менее 9,9 миллиарда рублей, в том числе в пригородном сообщении не менее 1 миллиарда рублей.

А также выполнить запланированные объемы капитального ремонта основных фондов.

Необходимо увеличить производительность труда на сети дорог не менее чем на 1,1 процента.



ФОТО РУСЛАНА КАЗАКОВА

Сеть ожидает напряженная работа