

ЮБИЛЯРЫ СКЖД

Машинисту тепловоза локомотивного депо Баттайск

Геннадий Петрович ЖДАНОВУ.

Уважаемый Геннадий Петрович!

Более трех десятилетий трудитесь Вы в нашем депо, и все эти годы – безупречно, показывая пример добросовестного отношения к своим должностным обязанностям.

Примите наши самые теплые поздравления в связи с Вашим 55-летием!

Желаем Вам отменного здоровья, неиссякаемой энергии, благополучия во всем и всегда!

Пусть огонь в Вашем семейном очаге всегда полыхает ярко и радостно, на работе Вас ценят и уважают, а фортуна улыбается как можно чаще!

Будьте счастливы!

Машинисту электровоза локомотивного депо Баттайск

Вячеславу Николаевичу БУРМИСОВУ.

Уважаемый Вячеслав Николаевич!

За 32 года работы в депо Вы снискали заслуженный авторитет и уважение в коллективе как специалист, которому по плечу самые сложные производственные задачи.

От всей души поздравляем Вас с 55-летним юбилеем!

Желаем Вам счастья, как можно больше поводов для радости, а также уверенности в завтрашнем дне!

И пусть рядом с Вами всегда будут те, кто Вас любит, уважает и ценит! Долголетия Вам календарного и профессионального, реализации всего запланированного!

Машинисту электровоза локомотивного депо Баттайск

Владимиру Алексеевичу САВЧЕНКО.

Уважаемый Владимир Алексеевич!

От всей души поздравляем Вас, одного из лучших представителей элитной железнодорожной профессии нашего депо, с «золотым», 50-летним юбилеем!

Желаем, чтобы фортуна Вам всегда улыбалась, даря радость сбывшихся надежд и реализованных планов!

Пусть все у Вас всегда будет хорошо, а везение и удачи сами идут в руки! Долголетия Вам профессионального и календарного, счастья Вам и Вашей семье, оптимизма и уверенности в завтрашнем дне!

Ю.Титоренко, начальник депо

А.Гурин, председатель профкома

Антикризисное управление

«Лекарство» от спада – в повышении эффективности и инновациях

МНЕНИЕ

Марина Флегматова

Как отразится финансовый кризис на деятельности Российских железных дорог? И что необходимо предпринять, чтобы максимально ослабить его влияние?

Ответы на эти вопросы интересуют каждого сотрудника РЖД без исключения. Своими мыслями на этот счет поделился с корреспондентом «Звезды» управляющий директор Группы компаний «Тройка Диалог», член совета директоров ОАО «РЖД» Андрей Шаронов, участвовавший в работе VIII Международного экономического форума «Предпринимательство Юга России: инновации и развитие».



ФОТО МАРИНЫ ФЛЕГМАТОВОЙ

– Андрей Владимирович, чем, по вашему мнению, грозит нам всем мировой экономический кризис?

– Железнодорожная отрасль страны, несомненно, уже почувствовала на себе его негативное влияние. Оно заключается в падении спроса на перевозки. В третьем квартале – в октябре – в стране снизилось, к примеру, производство металла. И, как следствие, уменьшились объемы его перевозки как на экспорт, так и внутри России.

Таким образом, впервые за свою пятилетнюю историю компания работает в условиях падения объема перевозок. Такая ситуация – это определенный вызов для «РЖД».

Вопрос в том, как это скажется на реализации инвестиционной программы и на занятости персонала компании.

– Каков ваш прогноз?

– Инвестиции – особенно ту их часть, в которой больше всего заинтересовано государство, – по всей видимости, удастся сохранить. Я имею в виду программы, касающиеся строительства объектов для проведения Олимпийских игр в Сочи. Это произойдет благодаря дополнительной денежной эмиссии, которую проведет государство. Увеличится объем капитала компании, и

тем самым значительный объем инвестиционных программ будет застрахован. На совете директоров ОАО «Российские железные дороги» уже рассматривался такой вариант развития ситуации. Правительство также выразило готовность идти по такому пути.

– Но уповать лишь на помощь извне не приходится...

– Со своей стороны, «РЖД» должны работать над повышением эффективности деятельности компании, которое бы измерялось в увеличении выработки на одного сотрудника. Конечно, если сделать сопоставление с показателями других российских компаний и со среднероссийскими данными, тут все вроде бы неплохо. Однако, если сравнить эти параметры со статистикой иностранных компаний, «РЖД» не будет в числе лидеров.

Естественно, для того чтобы достичь экономического успеха, нам не стоит равняться на отечественный уровень. Нам нужно стремиться к показателям ведущих мировых компаний.

Однако тенденция последних лет не радует: в ОАО «РЖД», как и в России в целом, зарплата растет быстрее, чем производительность труда. Очевидно, мировой финансовый кризис заставит менеджеров компании пересмотреть свою стратегию и тактику.

– Это касается лишь топ-менеджеров?

– Руководству компании предстоит задать стандарты и требования, которые станут критериями оценки труда, ключевыми показателями эффективности работы специалистов всех уровней. Основным элементом повышения результативности и стимулом для персонала должна выступать оплата труда.

Если мы говорим о прибыли в компании, деятельность которой регулируется государством через тарифную политику, то результат во многом предсказуем. Но то, какими силами, с какой численностью, с какой эффективностью он был достигнут, – это зависит от мастерства управленцев.

– Таким образом, вы советуете российским железнодорожникам «поработать» над численностью персонала?

– Я говорил не только об этом. Над тем, сколько производит каждый занятый как в основном, так и во вспомогательном производстве. Это крайне важно.

В целом экономическую ситуацию в компании «РЖД» на российском рынке я бы назвал устойчивой. Но если оценивать ее согласно общемировым критериям, железнодорожникам еще есть над чем работать. Стремление выйти в мировые



ФОТО АЛЕКСЕЯ ИВАНОВА

экономические лидеры – достойная планка для такой крупной компании.

– Для того, чтобы этого достичь, нам, видимо, еще многому предстоит научиться...

– Конечно. Это непростой процесс, ведь «РЖД» – компания во многом консервативная. Здесь есть свои и плюсы, и минусы. Положительный момент в том, что консервативность придает надежности ее работе, обеспечивает регламентацию всех процессов, в ней происходящих. А очевидный минус – отсутствие гибкости, сдержанность во внедрении инноваций. В том числе тех, которые ведут к повышению эффективности работы компании, к экономии. И это мешает развитию.

Здесь важно научиться дифференцировать задачи, быть более открытым к инновациям. Ведь компания находится в условиях глобальной конкуренции не только с отечественными автопроизводителями и авиастроителями. РЖД конкурируют и за мировые транспортные потоки.

– В чем вы видите решение проблемы? В привлечении молодых, успешных менеджеров?

– Важно, конечно, привлекать талантливые молодые кадры. Но главное для сотрудника компании – соответствие должности. И давать оценку необходимо с точки зрения общепризнанных мировых критериев. Они должны стать обязательными для персонала РЖД.

– Какие глобальные процессы в первую очередь могут повлиять на дальнейшее развитие компании?

– Первый и главнейший показатель, влияющий на всех без исключения, – общее состояние экономики в мире. Дальнейший экономический спад приведет к уменьшению грузопотоков, снижению доходности, а рост – к увеличению и расширению спектра услуг, которые РЖД могут оказать клиентам. В зависимости от этих процессов и мож-

но оценивать перспективы компании.

Второй момент, косвенно связанный с первым, – доступность кредитных ресурсов. Дело в том, что ОАО «РЖД» – недокредитованная организация, которая за счет привлечения финансирования может решить многие проблемы. Другими словами, взяв кредиты, она способна увеличить свой инвестиционный потенциал. За счет этих вложений можно увеличить выручку, прибыль. Но экономический спад всегда приводит к удорожанию кредитов, и это будет сдерживать развитие компании.

Третий важный аспект – конкуренция за трудоспособные ресурсы. Она усиливается и становится большой проблемой для многих российских отраслей. Причем не только транспортных. РЖД здесь не исключение. При разработке долгосрочной политики развития компании надо более детально учесть систему подготовки персонала. С потребностями компании следует более тесно увязать обучение первичных кадров на уровне средних специальных учебных заведений, а также персонала среднего звена – в техникумах.

Еще об одном процессе я уже вскользь упомянул. Это глобальная конкуренция в сфере транспорта. Скажем, даже Транссибу пока не удастся привлечь к себе серьезный грузопоток из Азии в Европу. Главным и, увы, успешным его конкурентом был и остается морской транспорт. Именно морем идет сейчас в Европу основной транзит из Японии, Кореи и Китая. Очевидно, что полностью замкнуть на себя этот поток железнодорожникам не под силу. Однако побороться за перевозку срочных, скоропортящихся и ряда других грузов они могут успешно. Первые шаги в этом направлении уже сделаны, например, организованы перевозки автомобилей «Мазда», но эти результаты нужно улучшать.