

В ожидании морозов

ПЕРЕВОЗКИ

ОАО «РЖД» завершило подготовку к работе в условиях зимы 2008 – 2009 годов.

Во всех структурных подразделениях компании создан зимний запас топливных ресурсов, угля и смазочных материалов, запасных частей и оборудования подвижного состава, погрузочно-разгрузочной и другой техники. На дорогах проведен необходимый ремонт железнодорожных путей.

Прошли все требуемые проверки системы водоснабжения, отопления и вентиляции объектов пассажирского комплекса. На всех дорогах подготовлены технические устройства для восстановления сцепности смерзающихся грузов.

Специалистам различных хозяйств сети выдана зимняя спецодежда и обувь, закончена подготовка сотрудников, которые впервые будут работать в условиях зимы.



На 50 процентов относительно показателей прошлого года вырос спрос на туристические поездки по Кругобайкальской железной дороге (Восточно-Сибирская магистраль).

За 9 месяцев этого года по КБЖД перевезено около 35 тысяч человек.

Стальной договор

ПАРТНЕРЫ

ОАО «Мечел» будет производить для РЖД высококачественные рельсы.

Общий объем поставок рельсовой продукции с 2010 по 2030 год составит не менее 400 тысяч тонн в год. Новые рельсы будут выпускать на Челябинском металлургическом комбинате (ОАО «ЧМК»), где ОАО «Мечел» к 2010 году построит современный рельсобалочный стан.

В свою очередь ОАО «РЖД» к этому сроку на площадке ОАО «ЧМК» сдаст в эксплуатацию комплекс рельсосварочного поезда и подъездных путей.

Комментируя подписание договора между компаниями «Мечел» и «РЖД», Владимир Якунин отметил: «В тот период, когда все ищут способы, каким образом уйти из-под молотка последствий финансового кризиса, мы ищем пути, как сохранить нашу инвестиционную программу в полном объеме».

На раскачку нет времени

Сложившаяся ситуация требует от компании оперативно реагировать на все изменения на рынке перевозок

СТАБИЛИЗАЦИЯ

ОАО «РЖД» переходит на еженедельную корректировку финансовых планов.

Об этом заявил президент компании Владимир Якунин.

«Ситуация требует постоянного мониторинга происходящих процессов и четкого реагирования на них, – считает он. – С этой целью в ОАО «РЖД» создан антикризисный комитет, в который вошли топ-менеджеры, отвечающие за ключевые участки работы. Заседания комитета будут проходить еженедельно».

В рамках антикризисного управления компания уже начала сокращать собственные эксплуатационные расходы, устанавливается жесткий контроль за использованием материально-технических ресурсов.

При этом в центральном аппарате, а также на дорогах, в филиалах и дочерних зависимых

обществах менеджмент среднего звена обучат работе в условиях кризиса, прежде всего обеспечению перевозок и реализации ключевых инвестиционных проектов.

Как сообщила начальник департамента корпоративных финансов ОАО «РЖД» Ольга Гнедкова, помимо сокращения эксплуатационных расходов, компания ужесточает условия расчетов за перевозки со стороны клиентов. Это касается предоставления отсрочек платежей, авансирования и других операций.

Кроме того, приостанавливается реализация на сети инвестиционных проектов, на которые на данный момент еще не составлены проектная документация и договоры. Исключение составляют проекты стратегической важности, финансирование которых ведется с участием федерального бюджета.

«Сотрудники отрасли должны понимать, что ситуация слож-



Объемы перевозок зависят от ситуации в экономике

ная и то, как компания будет из нее выходить, зависит от каждого. Сейчас важна максимальная эффективность и отдача от

коллективов, чтобы минимизировать неблагоприятные последствия», – подчеркнул Владимир Якунин.

Чтобы было интересно экономить

ОПЫТ

На Омском отделении ЗСЖД проблему уменьшения расхода энергоресурсов решают комплексными методами.

Электровагоны отделения оборудовали системами УСАВП-Г, а маневровые и поездные тепловозы – системами контроля расхода топлива «Борт». Система УСАВП-Г позволяет своевременно отпирать в ремонт машины, имеющие завышенный расход электроэнергии, а система «Борт» диагностирует приводящие к повышенному энергопотреблению неполадки в работе машины и пресекает попытки умышленного слива топлива.

При этом 45 процентов стоимости сэкономленных электроэнергии и дизтоплива направляется на поощрение машинистов и их помощников.

Каждого услышат

КОНТРОЛЬ

В условиях борьбы за каждого пассажира особое значение приобретает работа с письмами и обращениями тех, кто пользуется услугами компании.

Пример того, как надо реагировать на обращения пассажиров, показал президент компании во время селекторного совещания.

«Всей семьей – я, муж, дочь 10 лет, племянница 5 лет, – цитировал Владимир Иванович письмо пассажира Ирины Ушаковой, – отправились с Белорусского вокзала 18 июля 2008 года

на поезде № 418 Москва – Анапа. Наш вагон был № 19. Как только мы сели в вагон, проводник нам сразу сообщил, что вагон пригнали из тупика 2 часа назад, ни механик его не смотрел, ни кто другой, колеса крутятся, и ладно. Это при том что впереди 35 часов поездки. Окна не открывались, кипятка не было, за ним ходили через 2 вагона, света тоже не было. Включили его 19-го числа ровно на 10 минут в 22 часа. Больше половины пассажиров ехали с детьми, и все страдали от изматывающей жары».

Одни пассажиры у нас задыхаются от жары, другие мерзнут, заметил пре-



Президент требует рассматривать все жалобы

зидент компании, предлагая послушать следующее письмо – от беременной женщины:

«Я хочу выразить свое возмущение по поводу поезда №281 Воронеж

– Москва, на который я села в Липецке. Я приобрела билет в плацкартный вагон на 14 сентября 2008 года. Температура воздуха в этот день в Липецке и Москве была не

выше 8 градусов тепла. Я была в ужасе, узнав, что мы едем в так называемом летнем вагоне, который не отапливается».

«Поясните мне, уважаемые коллеги, какие это такие «летние» вагоны у нас появились?» – прервал чтение письма Владимир Якунин.

Зачитал президент и коллективную жалобу.

«Нами были приобретены билеты на скорый поезд № 056 Москва – Санкт-Петербург в вагон купейного типа. При посадке в поезд выяснилось, что указанный в билете вагон № 15 оказался не купейным, а плацкартным. Начальник поезда отказался делать отмет-

ки в проездных документах о том, что предоставленные места в вагоне типа плацкарт не соответствуют местам в вагоне типа купе, указанным в приобретенных проездных документах. Требуем возместить разницу в стоимости между купленным проездным документом в вагон типа купе и фактическим проездом в вагоне типа плацкарт».

Президент компании потребовал от начальников дорог разобраться в каждом из случаев, а к пассажирам съездить и лично вернуть деньги, чтобы в полной мере прочувствовать ответственность за работу своих подчиненных.