

# Людмила Романенко: Последствия кризиса можно преодолеть

## ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Карен Артарян

На вопросы редакции отвечает заместитель начальника дороги по экономическим вопросам Людмила Романенко:

– Ощущается ли на дороге влияние глобального экономического кризиса?

– Да, это касается снижения объема погрузки таких родов груза, как черные металлы, металлолом и импортные товары. Хотя размеры погрузки в целом к уровню прошлого года пока не снизились – в основном за счет строительных материалов. Это связано в первую очередь с подготовкой к Олимпиаде и вселяет определенный оптимизм, потому что перевозки этой номенклатуры грузов должны расти.

И все же в ноябре значительно замедлились темпы прироста к уровню прошлого года, а в 2009 году ситуация еще усугубится, по прогнозам ведущих экономических аналитиков.

А погрузка – это выручка, за счет которой обеспечивается финансирование и заработной платы, и налогов, и выполнения инвестиционной программы, и капитального ремонта. Уже в октябре план выручки от грузовых перевозок не выполнен на 319 миллионов рублей, а в ноябре добавилось отставание и в сборе выручки от пассажирских перевозок.

Чтобы дороге удерживать объемы погрузки, нужно коренным образом изменить подход к организации грузовых перевозок и работе с клиентурой.

– Есть ли тут какие-то неиспользованные резервы?

– Конечно, есть. На складах производителей на полигоне СКЖД в начале 2008 года лежало 2,73 миллиона тонн товаров. А к началу ноября эти объемы выросли в 1,6 раза! Теперь, в условиях снижения цен, сложнее привлечь эти грузы к перевозке. Но это необходимо делать, тем более что производители не могут бесконечно держать готовую продукцию на складах, не получая ни рубля в возмещение затрат.

– Что нужно сделать для этого?

– Нужно изменить стиль работы и не просто пытаться удовлетворять спрос, а формировать его на основе адресной работы с клиентами. ДЦФТО нужно выстраивать грамотное взаимодействие с производителями и продавцами, а службе перевозок – обеспечить хо-



ФОТО ИРИНЫ МЕНЬШИКОВОЙ

рошую логистику перевозок.

Нельзя допускать, чтобы грузы «уходили» к нашим конкурентам, на другие виды транспорта. Например, погрузка продовольственных товаров на магистрали в 2008 году снижена по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 14 процентов. Мы потеряли почти 236 тысяч тонн и, соответственно, не получили 200 миллионов рублей.

– А расходы на СКЖД сокращать придется?

– Другого пути в условиях такого серьезного кризиса нет. Но до какой степени придется сокращать расходы, зависит от того, как будет развиваться кризис, и как будет работать коллектив дороги.

Сегодня на дороге принята антикризисная программа, которая предусматривает в 2009 году уменьшение расходов по всем элементам затрат на 10 процентов. Но, разумеется, эта цифра может быть скорректирована. А пока нужно исходить из того, чтобы снижать расходы в 2009 году, по сравнению с 2008 годом, на 2,7 миллиарда рублей и, соответственно, уменьшать численность работающих на перевозках на 1714 человек.

– Неужели придется увольнять людей?

– Позиция руководства дороги – любой ценой избежать этого. И на самом деле есть возможность этого не делать, если мы будем работать эффективно. Характерный пример – локомотивные бригады. По оперативным данным за 10 месяцев текущего года, объемы сверхурочной работы

локомотивных бригад превышают уровень прошлого года на 2 процента и составляют 576,15 тысячи часов. Даже без кризиса никакая экономика не выдержит таких непроизводительных расходов. И, конечно, никто не собирается отправлять машинистов и помощников на рынок труда. Но нужно сделать так, чтобы они не отдыхали больше нормы в бригадных домах, не ездили «пассажирскими», не стояли перед запрещающими сигналами. Специалисты в хозяйстве перевозок и локомотивном стали применять в последнее время технологию так называемой «езды с оборота», которая позволит снизить эти потери.

– Локомотивные бригады – характерный пример, а много ли непроизводительных потерь по представителям иных профессий?

– К сожалению, много. Например, любой внеплановый ремонт: для него нужны дополнительные запчасти, энергия, трудовые ресурсы. А ведь эти расходы не запланированы, и мы фактически не имеем на них права.

Малодейственные линии, участки, цехи – это тоже расходы, не обеспеченные доходами! Это существенные резервы в экономии расходов через закрытие или перевод на вызывной или вахтовый режим работы станций на малодейственных участках дороги, ввод регламента работы малодейственных станций в определенные дни недели в соответствии с календарным планом погрузки, согласованным с грузоотправителями.

Сможем избавиться от этих

потерь – спасем коллектив дороги от сокращений, меньше придется прибегать к таким непопулярным мерам, как уменьшенный рабочий день и неполная неделя!

– Но сокращение расходов связано не только с фондом оплаты труда?

– Конечно, и тут антикризисная программа СКЖД предусматривает целый комплекс как технологических, так и вынужденных мер.

Если говорить о технологических, это замена в эксплуатации электровозов ВЛ60К на электровозы ВЛ80, маневровых тепловозов ЧМЭЗ на ТЭМ7, уменьшение продолжительности ремонта локомотивов (ТР-3 и СР) на двое и одни сутки.

Нужно формировать и пропускать по дороге ежедневно не менее 10 двоянных поездов и не менее 6 грузовых поездов длиной 100 условных единиц.

Необходимо организовать работу до 25-30 процентов локомотивных бригад без отдыха в пунктах оборота и не менее 17 локомотивных бригад ежедневно на удлинённых плечах обслуживания.

К вынужденным мерам относится запрет ремонта зданий, сооружений, вспомогательных основных средств, за исключением аварийных.

Нужно обеспечить снижение не менее чем на 30 процентов закупочных цен по децентрализованным и централизованным поставкам и привести их к уровню не выше, чем на 1 января 2008 года.

Необходимо ужесточить соблюдение договоров о выполнении работ и услуг для дороги:

при нарушении партнерами условий договоров – применять штрафные санкции. Причем не только с юридическими, но и с физическими лицами. Например, если человек, который учился по целевому направлению дороги, не хочет вернуться после обучения на предназначенное для него рабочее место, пусть возвращает деньги.

– А где еще можно сэкономить?

– Нередко для этого нужно просто сделать все в соответствии с нашими нормативными документами. Например, обеспечение ввода объектов в эксплуатацию в запланированном объеме позволит СКЖД получить налоговую льготу по 10 процентам амортизационной премии. Это, при плане ввода основных средств в 2008 году на 22 миллиарда рублей, даст возможность уменьшить налог на прибыль на 530 миллионов рублей. Причем в большинстве случаев речь идет лишь о том, чтобы правильно и в срок оформить всю необходимую документацию. Это цена нашей расторопности!

– Но ведь на дороге есть убыточные виды деятельности, которые все равно нужно осуществлять?

– Да, только делать это можно по-разному. Например, убытки от перевозок пассажиров в пригородном сообщении за 9 месяцев 2008 года составили на СКЖД более миллиарда рублей, а дотации из региональных бюджетов – всего 172 миллиона рублей. С этим нельзя мириться вообще, но в условиях всеобщего экономического кризиса такое просто недопустимо. И если руководители субъектов федерации не изменят свою позицию, дорога будет вынуждена существенно ограничить движение пригородных поездов, что, безусловно, будет негативно воспринято населением.

– Получается, что кризис может привести к определенному улучшению в работе хозяйств дороги?

– Кризис – это испытание, которое коллектив магистрали должен выдержать. И если вчера мы еще уговаривали, что нужно трудиться лучше и эффективнее, то сегодня время уговоров закончилось. Сегодня тот, кто собирается работать, не может позволить себе неэффективную деятельность и непроизводительные потери. Ситуация серьезная, но как она будет развиваться, действительно зависит от каждого. Хотелось бы, чтобы это поняли все работники дороги.