

Валерий Танаев: Политика важна скоординированная

АНТИКРИЗИС

Наталья Жукова

– Железнодорожники отрасли одними из первых в России ощутили последствия спада промышленного производства в мире, когда возникли проблемы с грузовыми перевозками металла, леса, руды и пр. Не стала исключением и СКЖД, когда перед компанией остро встал вопрос «затянуть потуже пояса». Как будут выходить из кризиса северокавказцы?

– Как и все, в соответствии с антикризисной программой, разработанной на дороге. При ее реализации общий эффект составит 2,6 миллиарда рублей. Причем более половины этой суммы «обеспечат» технологические меры. Некоторые мероприятия вынужденные, но мы должны выплатить заработную плату при падении объемов работы, а также обеспечить жизнедеятельность дороги и ее развитие. И прежде всего должно быть улучшено качество эксплуатационной работы. К примеру, работу со сборными поездами (отцепку, прицепку и так далее) будем осуществлять поездными локомотивами и силами машинистов и помощников, без привлечения дополнительных маневровых и людских ресурсов. 10 малодетальных участков, с учетом специфики работы, будут переведены на вызывной режим работы. Отставлено на консервацию 146 локомотивов. Только это позволит сэкономить 765 миллионов рублей.

За счет собственных тяговых ресурсов произведем замену парка электровозов с ВЛ-60 на ВЛ-80. Это позволит увеличить вес поезда на 1000 тонн.

То есть ясно одно: всем нам, без исключения, надо научиться бережливости, экономии. Один пример – по подсчетам специалистов, замена осветительных приборов наружного освещения на более экономичные позволит только в хозяйстве электроснабжения сэкономить до конца 2008 года 533 тысячи и в 2009 году – 656 тысяч рублей. Экономический эффект от демонтажа напольного оборудования по станциям Минаевской, Шаблиевской, Семичной и другим в хозяйстве автоматики и телемеханики – почти 52 миллиона рублей.

Кстати, на дороге уже 10 лет успешно реализуется программа ресурсосбережения. Ее внедрение позволяет достигать значительной экономии энергетических и материальных ресурсов, снижать трудозатраты. Экономический эффект от ее реализа-

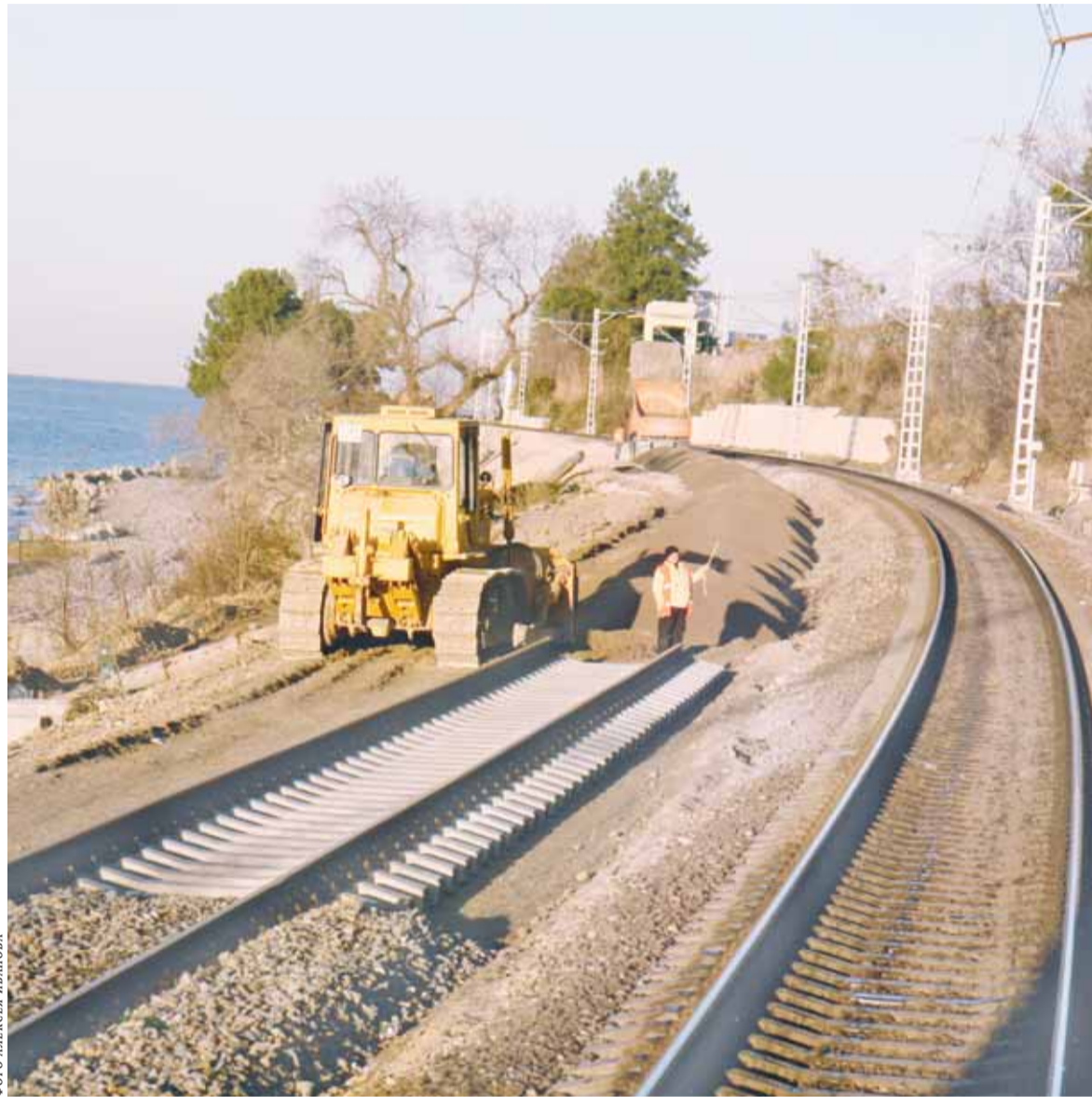


ФОТО АЛЕКСЕЯ ИВАНОВА

Уже в этом году будет пущена в эксплуатацию четырехкилометровая вставка
Мацеста – Хоста второго пути Сочи – Адлер

ции за период 2007-го и 9 месяцев 2008 года составил 30,2 миллиона рублей (16 процентов от затрат). В условиях нынешнего кризиса, на мой взгляд, эта программа должна приобрести еще большую значимость.

– СКЖД сегодня – одна из основных железных дорог, обеспечивающих перевалку экспортных грузов России. Скажется ли снижение инвестиционных средств на объеме экспортно-импортной переработки припортовых станций?

– На долю портов, расположенных на полигоне дороги, приходится около 34 процентов общего объема перевозок грузов железнодорожным транспортом через морские порты России. С 1998 года экспортно-импортная переработка припортовых станций дороги выросла более чем в 3,5 раза и уже в 2007 году составила 59,6 миллиона тонн. И если учесть тот факт, что и на ближайшую перспективу доминирующая часть в грузовой работе дороги также будет ориентирована на перевозку внешнеторговых грузов, то станет понятно – порты надо развивать.

– А что конкретно намечено развивать у нас на дороге?

– Для увеличения пропускной способности дороги от ст. Котельниково Приволжской дороги к портам Азово-Черноморского бассейна предусмотрено строительство значительного количества вторых путей на перегонах, а также строительство глубокого обхода Краснодарского узла.

Значительные мероприятия по развитию железнодорожной инфраструктуры запланированы на Таманском полуострове. В район этих портов на период до 2015 года заявлено увеличение погрузки в объеме более 50 миллионов тонн в год. На полуострове строятся нефтебазы, новые причалы для переработки наливных грузов и минеральных удобрений, развивается паромное сообщение через Керченский пролив. А это в свою очередь диктует острую необходимость комплексной реконструкции участка Разъезд 9-й километр – Юровский – Анапа – Темрюк – Кавказ, с развитием станции 9-й километр и строительством складских площадей для хранения грузов.

– Не «свернется» ли про-

грамма скоростного движения?

– Нет, потому что на Северо-Кавказской расположены черноморские курорты Краснодарского края, Кавказских Минеральных Вод в Ставропольском крае и республиках Карачаево-Черкесии и Кабардино-Балкарии, а стратегией развития компании предусмотрено сокращение времени следования пассажирских поездов на направлении Центр – Юг и развитие скоростного движения.

Кроме того, дороге предстоит реализовать ряд значительных и дорогостоящих транспортных проектов для обеспечения проведения Зимней Олимпиады в Сочи в 2014 году, в частности, строительство железнодорожной ветки от станции Адлер до аэропорта Сочи, усиление железнодорожной инфраструктуры участка Туапсе – Адлер – Веселое со строительством второго сплошного пути от Сочи до Адлера и др. В компании ОАО «РЖД» по-прежнему актуален проект ускоренного движения пассажирских поездов на направлении Москва – Сочи, ряд ускоренных направлений внутри дороги. Эти задачи внесены в программу актуализации «РЖД» до 2030 года. По ним идут соот-

ветствующие технико-экономические проработки.

– Какие задачи, по-вашему, приоритетны для инженерного корпуса дороги в условиях антикризисной политики магистрали?

– Очень важно, на мой взгляд, недавнее распоряжение ОАО «РЖД» (№ 2608р от 5 декабря), регламентирующее функции главных инженеров железных дорог по обеспечению единства технической политики нашей компании: в организации деятельности производственного блока, скоординированного планирования, реализации и контроля эффективности инвестиционных и научно-технических программ и проектов (в том числе проекта «Внедрение ресурсосберегающих технологий на железнодорожном транспорте», плана научно-технического развития ОАО «РЖД», комплексных научно-технических проектов и др.).

Так же важна скоординированная инвестиционная политика – это безусловная гарантия успешного развития и дороги, и компании в целом.

Опыт уже состоявшихся структурных преобразований подтверждает это. Так, к примеру, уже выделившиеся дирекции не создали свои метрологические службы, и эта функция реализуется силами и средствами дороги.

Создание в каждой новой дирекции или ДЗО своих специализированных служб приведет к непроизводительному увеличению штатной численности и эксплуатационных расходов. Считаю целесообразным в границах укрупненных дорог или региональных корпоративных представительства создать диагностические центры, объединяющие разрозненные сегодня лаборатории отраслевых хозяйств, дорожных центров стандартизации и метрологии, химико-технологических лабораторий и др. Такое объединение позволит повысить эффективность их работы за счет комплексной организации проверки технологического состояния инфраструктуры, устранить возможность ведомственного влияния на результаты и существенно снизить расходы.

Необходимо четко отдавать себе отчет, что в условиях конкурентной борьбы выживает сильнейший. И только выполнение всех задач по развитию инфраструктуры дороги, намеченных стратегией, а также реформирование инженерного корпуса позволят обеспечить потребность в грузовых и пассажирских перевозках, необходимое инновационное и инвестиционное развитие нашей магистрали.