

«СЖД наращивает обороты»

ИЗ ПЕРВЫХ РУК

Северная железная дорога переживает этап бурного развития. Миллиарды рублей вкладываются в модернизацию путевого, локомотивного и вагонного хозяйства, обновление оборудования. По уровню зарплаты и социальных гарантий престиж профессии железнодорожника сегодня высок как никогда. Как живет и развивается СЖД, в интервью «Северному краю» в канун Дня железнодорожника рассказал начальник дороги Василий Билоха.

— Василий Александрович, как предприятие отработало в первом полугодии?

— Северная железная дорога филиал ОАО «РЖД» — завершила первое полугодие с достойными результатами. По подавляющему большинству эксплуатационных и финансовых показателей итоги работы предприятия выше сетевых параметров. Команда управленцев и руководителей предприятий СЖД смогла добиться увеличения погрузки на 7 процентов по сравнению с январем — июнем 2004 года, что вдвое больше, чем в целом на сети железных дорог России.

План перевозки пассажиров перевыполнен на три процента — за первое полугодие 2005 года СЖД отправила 14,7 млн. пассажиров. Значительное увеличение перевозок было на южном направлении — северяне поехали отдыхать, и это очень отраднo. Мы серьезно улучшили комфортность нашего пассажирского парка, на линии начинают работать обновленные поезда. На Ярославле-Главном к Дню железнодорожника была проведена реконструкция кассового зала, где теперь работает система оформления билетов «Экспресс-3», которая позволяет быстро оформить билет, проследить вместимость вагонов и их наполняемость на протяжении всего пути следования. Даже на проходящие поезда в билетах теперь указано конкретное место.

В первом полугодии производительность труда увеличилась на 5,7 процента. Хорошо работают путицы, которые в этом году должны выполнить капитальный ремонт 320 км путей. За шесть месяцев отремонтирован 41 электровоз, 43 магистральных и 39 маневровых тепловозов, 5 электросекций, 190 грузовых и 149 пассажирских вагонов, 2200 контейнеров.

Сегодня Северная железная дорога входит в первую пятерку среди всех железных дорог России, хотя два года назад была на последнем, 17-м месте. Меня это очень радует.

— Какие инвестиции вкладываются в модернизацию Северной железной дороги?

— Техническая мощь СЖД за последние годы существенно укрепилась. Наше предприятие становится более технологичным и надежным. Мне приятно, что за последние 2,5 года мы начали реализацию масштабной инвестиционной программы развития предприятия. Сейчас на Северной железной дороге ведется самая мощная модернизация и строительство на всей сети российских железных дорог. В этом году инвестиции в модернизацию основных фондов составляют 25 млрд. рублей, тогда как в прошлом году было около 12 млрд. рублей. На следующий год планируется выделить также около 20 — 25 млрд. рублей на renovation нашего хозяйства по всем направлениям — от строительства жилья до замены и ремонта пути.

На дорогу приходят новые технологии, современные устройства энергетики, СЦБ, пути. Большие средства вкладываются в приобретение и модернизацию локомотивов, пригородного и пассажирского подвижного состава, путевого хозяйства.

Северная железная дорога ориентирована на максимальный рост объемов перевозок экспортно-импортных грузов через морские порты и пограничные железнодорожные переходы Северо-Запада. Поэтому основные инвестиции направляются на расширение воз-

можностей предприятия по перевозке растущего грузопотока. В этом году будет завершено строительство второго главного пути на участке Буй — Вологда в 106 км. В 2006 году мы закончим удлинение путей на магистрали, чтобы свободно принимать поезда длиной 71 и 100 вагонов. До сих пор СЖД не имела такой пропускной способности.

В канун Дня железнодорожника в Вологде состоялся ввод в эксплуатацию комплекса объектов на сортировочной станции Лоста. Это одна из крупнейших сортировочных станций на сети дорог. На станции построены новый транзитный парк, состоящий из пяти приемоотправочных путей, сетевого пункта технического обслуживания вагонов и электровагонного депо с пунктом технического осмотра локомотивов и цехом текущего ремонта. Это позволило увеличить пропускную способность Вологодского узла и улучшить качество обработки транзитных поездов. На реализацию проекта затрачено 2 млрд. рублей.

В Данилово сделан мощный обход, длина которого составляет 2,6 км. Он был построен в два раза быстрее запланированного срока. Благодаря ему удалось значительно разгрузить такое стратегически важное направление, как Вологда — Буй. Кроме того, сокращено время следования поездов на участке Ярославль — Вологда. В строительство обхода вложено 400 млн. рублей.

Сейчас активно развиваются узлы в Ярославле, Вологде, Череповце, в планах — развитие Котласского и Сольвычегодского узлов. Магистраль не бросила ни один малодейственный участок — во всех регионах эти линии продолжают работать, хотя предприятие не получает от этого прибыли.

Северная железная дорога вложила 360 млн. рублей в строительство нового вагономоечного комплекса в Данилово. Он проводит обмывку всех видов подвижного состава: пассажирских вагонов, электропоездов, электровозов. Подобных сооружений на сети железных дорог всего три. Уникальность даниловского комплекса состоит в том, что он первым будет производить обмывку электровозов с четырех сторон.

— Каковы стратегические приоритеты развития СЖД?

— Приоритеты развития желез-

ных дорог России остаются прежними. Об этом на расширенной коллегии сообщил президент компании Владимир Иванович Якунин. У нового руководителя РЖД большой опыт управления и очень хорошее знание системы и людей.

Первая задача, которая стоит перед СЖД, — увеличение скорости перевозок грузов и пассажиров. Это стратегия всей сети железных дорог России. Для нашей магистрали средняя участковая

скорость движения поезда должна быть не менее 40 км в час. Сегодня она доходит до 37 км в час, а два года назад была на уровне 35. Увеличение скорости движения поезда даст очень солидную экономию локомотивного парка и людских ресурсов.

Сейчас готовятся проекты строительства обходов Ярославля и Вологды. Это позволит увеличить пропускные и грузовые способности железной дороги и вывести транзитный грузопоток из городов. Мы согласовываем документацию, готовим экономическое обоснование. Стоимость строительства обходов Ярославля и Вологды — около 40 млрд. рублей. Для их реализации требуется строительство больших искусственных сооружений, длинных путей. Проекты должны пройти экспертизу в РЖД. Это перспектива на 2007 — 2008 годы.

Вторая главная задача нашей магистрали — укрепление материально-технической базы. Мы должны провести капитальный ремонт и замену путей, механизмов и устройств, чтобы добиться улучшения балловой оценки пути. Два года назад на СЖД она была 150 — 180 баллов, сейчас — через два с половиной года — нам удалось ее снизить до 73 баллов. При этом наша цель — как минимум 40 баллов.

Третье направление развития дороги — внедрение современных технологий. Мы сегодня модернизируем предприятия и вводим в строй новейшее оборудование, с которым приходит повышенное качество работ и перевозок, снижение энергоемкости и человеческого фактора. На СЖД активно внедряются последние информационные технологии. Если раньше отчеты собирали на бумаге месяцами, сегодня мы контролируем работу предприятий в реальном времени — каждый день можно получать результаты работы по перевозке грузов и пассажиров, финансовые потоки, затраты.

Четвертая задача — привлечение грузоотправителей и рост объемов перевозок. У нас идет рост погрузки металла, нефти и нефтепродуктов, леса и угля на 15 — 18 процентов, что превышает сетевые параметры. Это значит, что регионы в зоне действия СЖД развиваются очень интенсивно.

— Руководство РЖД ставило задачу ускорить движение ско-

рости движения поезда Ярославль — Москва. Что сделано для решения этого вопроса?

— Мы ускорили движение электропоезда Ярославль — Москва на небольшой промежуток времени, однако это недостаточно. Сейчас скорость движения поезда — 120 км в час, а должна быть 140 — 160. К 1000-летию Ярославля мы максимально сократим время следования пассажирских поездов. Для

этого требуется мощная модернизация путей, электропоездов, усиление контактной сети.

— Что делается для обеспечения безопасности на железнодорожных переездах? Когда начнется строительство первых путепроводов?

— Сегодня на СЖД эксплуатируется около 900 переездов. Большинство из них не соответствует требованиям безопасности по подходам к железнодорожным путям. За прошедший год после нескольких крупных аварий с человеческими жертвами, которые произошли по вине водителей, дорога вместе с региональными администрациями надела порядок на большинстве переездов. Установлен тройной контроль, есть гарантии работы сигнализации и оповещения водителей о приближении поездов.

У железнодорожников нет прав на закрытие переездов, но, учитывая плачевное техническое состояние некоторых из них, мы зачастую в одностороннем порядке вынуждены приостанавливать их эксплуатацию.

Интенсивность движения на СЖД такова, что без решения проблемы переездов автомобильный транспорт будет все чаще задерживаться на железнодорожных путях. Поэтому мы практически в каждом регионе будем строить развязки в разных уровнях автомобильных дорог и железнодорожных путей. Есть реальные проекты в Вологодской, Ярославской и Костромской областях. Эти проекты должны быть реализованы за счет федерального и регионального бюджетов, а также средств СЖД. Строительство одного такого путепровода в зависимости от проекта может стоить сотни миллионов рублей.

— Как на дороге ведется ремонт вокзалов и посадочных платформ?

— Мы активно занимаемся реконструкцией вокзалов, приступили к ремонту платформ, хотя темпы работ нас не могут удовлетворить. Достигнуты договоренности с администрациями регионов о долевом финансировании этих работ в Архангельском, Вологодском, Ярославском и других отделениях СЖД. В Ярославской области начинаем ремонт вокзала в Рыбинске стоимостью около 100 млн. рублей. Там будет проведена капитальная реконструк-

ция, и вокзал будет полностью восстановлен в своем историческом облике.

На ремонт платформ на СЖД в 2005 году выделено 90 млн. рублей, будут выделяться и дополнительные средства. В будущем году планируем изыскать на эти работы 100 — 150 миллионов. На магистрали мы не сократили практически ни одной посадочной платформы, кое-где приходится даже открывать новые. Существующее платформенное хозяйство мы обновляем, создавая более комфортные условия для пассажиров — чтобы им было где укрыться от дождя и снега. Для того, чтобы услуги железнодорожного транспорта могли пользоваться инвалиды, на вокзалах мы планируем делать пандусы и для комфортных поездок приобрести специальные вагоны.

— Когда на СЖД следует ожидать появления первых региональных пассажирских компаний?

— Мы вошли в программу РЖД по созданию пригородных пассажирских компаний. Сегодня на сети четыре железные дороги внедряют эту систему в качестве эксперимента. После обобщения их опыта мы будем первыми создавать пригородные компании. Достигнуты договоренности со всеми администрациями регионов. Это будущее пассажирских перевозок. Они должны финансироваться из регионального и федерального бюджетов и средств железной дороги, поскольку выручка от реализации билетов крайне слабо покрывает убытки. К примеру, для достижения себестоимости перевозки пассажиров необходимо увеличить стоимость билетов в 10 раз. Сегодня это сделать невозможно.

— Одно из приоритетных направлений развития СЖД — повышение квалификации и ответственности работников магистрали. Что сегодня дает человеку звание железнодорожника?

— На СЖД сегодня работает около 75 тысяч человек, и мы стараемся удержать всех перспективных и перспективных сотрудников. Средняя зарплата на магистрали немного выше сетевых параметров и составляет по итогам июля 13,8 тысячи рублей. За последнее время она увеличилась на 18 процентов. На предприятии установлены высокие социальные гарантии для работников. 5700 ветеранов Северной ежегодно получают дополнительную пожизненную негосударственную пенсию. Средний размер этих пенсий на сегодняшний день составляет 2,3 тысячи рублей.

В этом году мы в два раза увеличили объемы строительства жилья — около 400 млн. рублей выделено на реализацию ипотечной программы и строительство жилья для работников. При росте заработной платы ипотека позволяет многим железнодорожникам улучшить свои жилищные условия. Наше предприятие хоть и не может изменить размер процентной ставки банков по ипотечным кредитам, но помогает сделать кредиты долгосрочными. В зависимости от выслуги лет наших работников они могут растягиваться на срок до 10 лет. Мы также компенсируем выплаты по кредитам для опытных и заслуженных железнодорожников.

— Как вы оцениваете развитие Северной железной дороги и ее перспективы?

— Северная железная дорога — филиал ОАО «Российские железные дороги» — сегодня работает достойно и уверенно развивается. Нам предстоит еще многое сделать, чтобы достичь лучших показателей среди железных дорог России. Мы готовы откликнуться на любое конструктивное предложение со стороны администраций регионов и бизнеса о совместной деятельности на различных направлениях. У нас имеются для этого все необходимые возможности и ресурсы.

Беседовал Евгений СОЛОВЬЕВ

