

Планы и новые направления «Железных дорог Якутии»

АК «Железные дороги Якутии» — давний деловой партнер «ЯВ». Каждый год руководство предприятия через страницы газеты отчитывается перед якутянами о проделанной работе, планах и новых направлениях. Несмотря на то, что прошлый год был тяжелым и беспокойным в силу пандемии, компании удалось выжить и, более того, не снизить ключевые показатели.

Акционерная компания «Железные дороги Якутии» ежегодно демонстрирует устойчивую динамику роста основных технико-экономических показателей. Так, по итогам 2020 года в сравнении с 2016 годом объемы перевозок выросли по всем номенклатурным группам более чем в полтора раза и составили около шести млн тонн, грузооборот увеличился в три раза. За этот период перевозки пассажиров возросли на 109%, пассажирооборот увеличился на 141,6 %. Производительность труда выросла на 247,0 %. Доходы перешагнули семимиллиардный рубеж и составили 7994,4 млн рублей, возросла выручка от всех видов деятельности.

Сегодня собеседник «ЯВ» — генеральный директор АК «Железные дороги Якутии» Василий ШИМОХИН. Несмотря на свою занятость, Василий Владимирович нашел время, чтобы ответить на наши несколько вопросов. Итак, начнем.

ПАНДЕМИЯ В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ КОСНУЛАСЬ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

— Василий Владимирович, судя по статистике Минздрава России, мы победили пандемию коронавирусной инфекции. Как пандемия отразилась на деятельности вашего предприятия?

— На этот вопрос однозначно ответить сложно. Конечно, как и любая транспортная организация, мы не оторваны от складывающегося экономического положения в стране. Пандемия, в первую очередь, коснулась пассажирских перевозок — по итогам года снижение пассажирооборота по срав-

нению с показателями 2019 года составило около 15%, когда, как мы помним, с открытием в июле пассажирского движения до станции Нижний Бестях рост пассажирооборота доходил до 40–45%. Но, несмотря на значительное сокращение перемещения населения в связи с введенными ограничениями, график движения поездов полностью соблюдался. Более того, была проведена огромная работа по оптимизации расписания движения пассажирского поезда, чтобы максимально сократить простои беспересадочных вагонов в ожидании стыковки к поездам РЖД по станции Нерюнгри-пассажирская, увеличена периодичность курсирования беспересадочных вагонов до Хабаровс-



ка, открыт новый маршрут до Иркутска. С введением нового расписания с 13 декабря прошлого года, стали удобными время прибытия и отправления поезда и существенно сократилось время в пути до Хабаровска, Благовещенска и Иркутска.

Что касается грузовых перевозок, с июля 2019 года наблюдается рост объемов перевозки грузов на север до станции Нижний Бестях, уровень которых за 2020 год возрос почти вдвое по сравнению с предыдущим годом. С ростом курса доллара поднялась цена на полезные ископаемые, в том числе на золото, уголь. Зашевелились горнодобывающие предприятия, в том числе магаданские, якутские и другие, идут перевозки металла, строительных грузов. Активно строится инфраструктура «Сила Сибири», ФСК ЕЭС строит линию электропередач, уже четвертую ЛЭП — «Кура-нах — Нерюнгри», строятся другие объекты. Усилилась работа автодорожников, они везут битум, цемент для строительства, то есть сказать, что хозяйственная деятельность не замерла, нельзя. Немного просела перевозка угля за пределы республики в связи с отсутствием рынков сбыта угольной продукции. Но в целом по прошло-

м году общий объем перевозок сохранился на уровне 2019 года. Так что в финансовом плане мы остаемся на плаву. Причем доля грузоперевозок на Север, наоборот, увеличилась. Почти вдвое!

— Какой объём грузки был осуществлён

впервые в истории ЖДЯ было перевезено более одного миллиона тонн грузов. И это двустороннее движение. Грузы идут не только в Якутию, они отправляются и за пределы республики. То есть наблюдается полноценное функционирование и логистики, и экономики в целом. А это прекрасный показатель. Значит, железные дороги Якутии уже работают эффективно. И эти процессы будут в дальнейшем только развиваться.

— Местные производители пользуются услугами железных дорог Якутии?

— Безусловно, и портфель заказов у нас регулярно наполняется. Могу привести конкретный пример — ещё в 2019 году компания ПО «Якутцемент» переориентировала часть своего грузопотока с автотранспорта на железную дорогу. И в течение 2020 года мы перевезли со станции Кердем более 43 тысяч тонн цемента. Но это лишь один штрих, местных клиентов у нас много. Причём самых разных, от крупных компаний до индивидуальных предпринимателей. Наша служба транспортного обслуживания и логистики ведёт большую работу по расширению клиентской базы. И заказчикам предоставляется широкий спектр даже дополнительных транспортных услуг, вплоть до доставки грузов в формате «от двери к двери». Ну и, конечно, мы постоянно совершенствуем перевозочные процессы. Это касается всех перевозок, от контейнерных до угольных.

— Сколько угля перевезли?

— Если говорить об угле, то в 2020 году перевезли около четырех миллионов тонн. К слову, по всем номенклатурным группам грузов у нас наблюдается рост.

— Какие проблемы для вас являются ключевыми?

— Недостаток железнодорожных вагонов. Это общая беда для всех профильных компаний России. Но, несмотря на это, в 2020 году мы увеличили парк грузовых вагонов. Их у нас теперь 150 единиц. И это также наш отраслевой успех.



За 2020 год порядка 110 тысяч тонн погружено и отправлено со станции Нижний Бестях. Это общий объём обратной загрузки, который включает в себя и контейнеры, и нефтепродукты, и всё остальное.

— Ого! А за счет чего увеличился объем грузоперевозок?

— Соответствующее увеличение связано в первую очередь с завершением строительства пускового комплекса Томмот — Якутск (Нижний Бестях). Динамика видна сразу — ещё в ноябре 2020 года через станцию Нижний Бес-

именно на станции Нижний Бестях?

— За 2020 год порядка 110 тысяч тонн погружено и отправлено со станции Нижний Бестях. Это общий объём обратной загрузки, который включает в себя и контейнеры, и нефтепродукты, и всё остальное. Включая сжиженный природный газ (СПГ). Кстати, последний момент для нас крайне важен ещё и потому, что сейчас мы перевозим СПГ в танк-контейнерах. И стали это делать впервые в России. Начиная с 2020 года мы осуществляем перевозки СПГ на экспорт в танк-

СОЦИАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ КОМПАНИИ

Социальная политика, которую проводит Акционерная компания «Железные дороги Якутии» распространяется не только на трудовую коллекцию, здесь все гораздо обширнее. Компания активно сотрудничает с муниципальными районами, по территории которых проходит железная дорога, оказывает практическую помощь и финансовую поддержку в реализации социальных проектов и инициатив.

СТРОИТЕЛЬСТВО ЖИЛЬЯ

Акционерная компания «Железные дороги Якутии» является единственной предпринимателем в Алданском районе, которое последовательно решает жилищно-бытовые вопросы своих сотрудников. В рамках реализации жилищной программы построено в Алдане в 2012 и в 2017 годах сданы в эксплуатацию 42 кв. м и 48 кв. м жилые дома в Алдане, 22-квартирный дом в Лебединском, 12-квартирный жилой дом в п. Лебединский, три 12-квартирных жилых дома в Нижнем Бестяхе. Построены рабочие общежития на

ст. Томмот. В планах строительство двух домов в Нижнем Бестяхе.

Кроме строительства жилых домов для своих работников, Акционерная компания «Железные дороги Якутии» участвует в конкурсах, и строит дом за домом для алданцев и томмотцев в рамках Федеральной программы переселения граждан из ветхого и аварийного жилья. Как известно, в Алдане и Томмоте очень остро стоит вопрос расселения аварийного жилфонда. Сегодня АО «АК «ЖДЯ» является лидером по строительству жилья в рамках федеральной программы по переселению из аварийного жилья. В рамках указанной программы в 2020 году построено пять жилых домов общей площадью 10116,5 кв. м, в том числе в Алдане-2 жилых дома (128 квартир), в Томмоте — три жилых дома (95 квартир).

В планах на 2021 год строительство еще одиннадцати домов в Алданском районе — в с/поселках Алдан, Томмот и в поселке Якокит общей площадью 15 930,58 кв. м.

СТРОИТЕЛЬСТВО РЫБЗАВОДА

Акционерная компания «Железные дороги Якутии» выступила инициатором строительства рыбоводного завода в Томмоте. В январе этого года было подписано соглашение между АК «Железные дороги Якутии» и министерством экологии, природопользования и лесного хозяйства республики о намерении по строительству рыбозавода в Томмоте. Акционерная компания «Железные дороги Якутии» взяла на себя обязательства по разработке проектно-сметной документации для создания в Томмоте рыбозаводного завода, его строительство и эксплуатация — это дело профильных предприятий Министерства экологии и природопользования.

«Нам безразлично, что в таких полноводных реках Якутии, как Алдан, Лена, Амга, исчезает рыба. И кто-то должен дать толчок воспроизводству рыбных ресурсов. А искусственное разведение мальков — один из самых эффективных способов пополнения рек ценной рыбой» — считает генеральный директор АО «АК «ЖДЯ» Василий Шимохин.

В рамках реализации этого соглашения представитель АО «АК «ЖДЯ» Дмитрий Ларионов посетил рыбоводный завод ООО «Малтат» в г. Притомск в Красноярском крае. Руководство рыбоводного завода показало якутским коллегам весь производственный цикл разведения рыбы в искусственных условиях. С рыбзаводом ООО «Малтат» планируются совместные работы по воспроизводству тайменя, ленка и хариуса для восполнения рыбных запасов Якутии.

МУЗЕЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

В Томмоте будет создан Музей промышленности Южной Якутии. В феврале компания «ЖДЯ» и СВФУ подписали договор на выполнение научно-исследовательских работ по теме «Разработка архитектурно-градостроительной концепции Музея промышленности Южной Якутии в г. Томмот Алданского района Республики Саха (Якутия)». Музей промышленности Южной Якутии планируется построить к 2022 году — к 100-летию образования Якутии. «Железнодорожники» берут

«ОДНА ИЗ ОСНОВНЫХ НАШИХ ЗАДАЧ — УДОБСТВО ПАССАЖИРОВ»

— Ваша компания уделяет особое внимание комфорту и удобству пассажиров. Что вы делаете для привлечения пассажиров?

— Мы очень активно работаем в этом направлении, и не только посредством проведения рекламной кампании. В первую очередь стараемся максимально создать удобства для пассажиров, несмотря на наши сложные климатические условия и логистику. Ведь большая часть территории республики не имеет круглогодичного транспортного сообщения. Основная часть пассажиров — жители Якутска, который стоит на противоположном берегу от станции Нижний Бестях. Поэтому уже к запуску пассажирского движения мы проработали так называемую мультимодальную схему, когда мы для своих пассажиров организовали трансфер из Якутска до железнодорожного вокзала, причем этот трансфер они могут оформить одновременно

менно с приобретением железнодорожного билета. То есть пассажиру не надо ломать голову и искать самостоятельно способы добраться до поезда, переплачивая за проезд через реку на катере или воздушной подушке и затем на такси до железнодорожного вокзала. С сентября прошлого года мы запустили ежедневный график курсирования пассажирского поезда. 25 ноября открыли новую железнодорожную касу в городе Якутске. Теперь гостям и жителям столицы не нужно будет переплачивать коммерческим кассам, сервисный сбор которых достигает до 700 рублей. У нас он составляет 153 рубля.

— Кто основные пассажиры ЖДЯ?

— Это люди среднего достатка, пенсионеры, работающие, вахтовиков много, студентов. Ездят туристические группы, творческие коллективы, артисты.

Пассажирские перевозки — это социально значимый вид деятельности, и они уже по опреде-

лению являются убыточными. Поэтому для перевозок в плацкартных и общих вагонах, тарифы на которые регулируются государством, предусмотрена федеральная дотация за каждый проданный билет. И мы благодаря этой программе компенсируем выпадающие доходы. Это позволяет нам работать безубыточно. Кроме того, принятие закона об обнулении НДС на пассажирские перевозки дальнего следования, позволяет сегодня нам направлять освободившиеся средства на обновление пассажирского парка. Конечно, наши объемы не сравнятся с объемами РЖД, которые на эти средства могут приобрести, условно говоря, сто вагонов, но нам хватает на приобретение одного вагона. Тем не менее, есть взаимосвязь, если будешь больше работать, будет больше пассажиров, больше заработаешь — больше новых вагонов купишь. Потому что мы за каждого пассажира буквально бьемся.

О НОВЫХ МАРШРУТАХ

— Василий Владимирович, расскажите подробнее о новых направлениях.

— Наше новое направление — Иркутск, это очень удобный путь железнодорожного сообщения. Самолетом добираться дороже, да и летают они не каждый день. Этот маршрут особенно привлекателен для туристических групп — тех, кто едет на Байкал. И студенты, которые учатся в Иркутске, рады этому направлению — сел на поезд в Нижнем Бестяхе и приехал напрямую до Иркутска, Байкала. Туда мы изначально запустили купейный вагон беспересадочного сообщения, а с февраля текущего года дополнительно назначен плацкартный вагон. Время в пути составляет чуть более трех суток.

Сейчас перед нами новая задача — мы планируем запустить скорый поезд до Владивостока. Основная идея — объединить весь Дальний Восток в один маршрут, который охватит крупные города Якутск, Тында, Благовещенск, Хабаровск, Владивосток. Это будет тоже ком-

фортно. Допустим, приехать в Якутск, провести совещание и в этот же день уехать по своим городам. Система позволяет все это организовать. Поезд будет идти быстро по твердой нитке графика — примерно до Хабаровска всего двое суток, до Владивостока двое с половиной суток. Это и удобнее, и дешевле. Для осуществления этих планов мы сегодня ведем работу по согласованию графика движения с РЖД, будем пополнять парк пассажирских вагонов — вот в мае уже должны получить два новых вагона из Тверского вагоностроительного завода, приносим на работу проводников, электриков, осмотрщиков пассажирских вагонов, достраиваем в Нижнем Бестяхе вагонное депо. Одним словом, планомерная работа ведется по всем направлениям, все это осилить сразу сложно, но постепенно мы с этой задачей справимся.

— Василий Владимирович, а было такое, что в вагоне ехал один человек? В этих случаях рейсы не отменяются?

— ЖДЯ — пути общего пользования, мы не вправе менять тарифы и обязаны оказать услугу человеку, который купил у нас билет. Пусть даже он будет один! Мы не можем отменить рейс ни в коем случае. Вот этим моментом мы и отличаемся от авиакомпаний. Бывало, и реально. Ехал один человек, и было нормально, его обслуживали, как положено, доехал с комфортом. Нам дается дотация на пассажира, мы обязаны доставить его до места назначения, даже если поезд идет с неполной загрузкой.

Сейчас мы работаем с Дирекцией по движению ОАО «РЖД» и предварительно прорабатываем наш дальнейший план. Единственное узкое место — приобретение новых вагонов.

— И сколько стоит один вагон?

— Один вагон стоит порядка 60 миллионов, вагон-ресторан примерно — 80 миллионов. На данный у нас момент есть около двадцати собственных вагонов. На общую схему для за-

пуска скорого поезда нужно примерно 80 вагонов. Если ФПК нам поможет, то нам нужно будет докупить порядка 25–30 вагонов. Этот вопрос сразу не решается, потребуется время, но это вполне осуществимая задача.

— Производилась ли в прошлом году модернизация железнодорожных станций в Якутии?

— В течение прошлого года была построена и введена в эксплуатацию система микропроцессорной централизации Ebilock-950 на станции Алдан. Кстати, в реализации этого достаточно сложного проекта принимали участие и наши молодые специалисты, которые получили, без преувеличения, бесценный производственный опыт. К слову, станция Алдан стала шестым раздельным пунктом на участке Нерюнгри-грозная — Томмот, на которой внедрена эта современная система СЦБ. В будущем микропроцессорной централизацией будут оборудованы все раздельные пункты на этом участке.

— А планируется ли строительство новых станций?

— Да, уже в 2021 году должно начаться строительство станции Инаглинская-2 с примыканием к станции Чульбасс. В частности, специалисты СЦБ уже начали подготовительные работы по изготовлению монтажей на стрелочные провода, светофоров, стрелочных гарнитур и так далее.

— Что в дальнейшей перспективе?

— Дальнейшая перспектива — это строительство железной дороги до Магадана.

— Что это нам даст?

— Во-первых, это доступность пассажирского движения для заречных улусов. Во-вторых, это развитие наших промышленных оймьконских предприятий, развитие магаданских предприятий, которые находятся на границе с нами. В какой-то мере облегчатся вопросы северного завоза.

Беседовала
Ольга ЖУКОВА

Наше новое
направление — Иркутск,
это очень удобный путь
железнодорожного
сообщения.



на себя обязательства по организации строительства музея, наполнению его выставочными экспонатами, архивными материалами, привлекая к этому промышленные предприятия Южной Якутии, а методологическое сопровождение проекта будет вести министерство культуры республики, в ведение которого впоследствии будет передан музей.

ОТКРЫТИЕ КУЛЬТУРНОГО ЦЕНТРА В АЛДАНЕ

5 февраля в Алдане состоялось открытие Культурного центра Акционерной компании «Железные дороги Якутии». Железнодорожники, выкупив пустующее здание, провели капитальный ремонт, обновили все коммуникации, полностью заменили наружную отделку фасадов, сделали перепланировку помещений, которые радуют теперь современным интерьером. Культурный центр оснащен современным мультимедийным и звуковым оборудованием.

Для посетителей будет работать гардероб, кассы, универсальный зал на 200 мест, ар-

тисты смогут готовиться к выступлениям в оборудованной всем необходимым гримерной.

Здесь будут проходить концерты, творческие встречи с известными артистами, работать детские кружки. Культурный центр открыт не только для железнодорожников, но и для жителей Алдана.

МЕДИЦИНСКИЙ ЦЕНТР

Медицинский центр АО «АК «ЖДЯ» создан в 2013 году, в 2016 году он переехал в новое помещение. Медцентр оснащен современным оборудованием по последнему слову техники. Здесь проводят контроль работы сердечно-сосудистой системы с помощью суточных мониторов ЭКГ и АД, проводятся велоэргометрические пробы с помощью диагностической стресс-установки. В качестве диагностических тестов выполняется спирография, электроэнцефалография. На современном аппарате осуществляются все ультразвуковые исследования органов и тканей. В кабинете офтальмолога проводится диагностика с помо-

щью высокотехнологического офтальмологического оборудования.

В кабинете оториноларинголога установлен ЛОР-комбайн «Атмос» для полного обследования пациента, выполнения saniрующих процедур.

Медицинский центр обслуживает не только работников компании, но и оказывает медицинские услуги жителям Алданского района.

ОФИС ВРАЧА В СЕЛЕ КЕРДЕМ

Компания «Железные дороги Якутии» оказала помощь в строительстве офиса врача общей практики в селе Кердем. Это первый социальный объект, введенный по программе «Комплексное развитие сельских территорий».

Офис врача общей практики оснащен кабинетом врача, гинекологической смотровой, стоматологическим кабинетом, кабинетом физиотерапии, лабораторией по приему анализов, кабинетом временного пребывания пациентов. Площадь здания составляет 268 кв. м.

СПОРТИВНЫЕ ОБЪЕКТЫ

В 2016 году в Алдане Акционерная компания «Железные дороги Якутии» открыла спортивный комплекс «Локомотив», где сотрудники предприятия имеют возможность бесплатно заниматься любимыми видами спорта.

В 2020 году в Томмоте открыт фитнес клуб «Железка». Обустроенный на 1 этаже нового жилого дома по ул. Кирова и оборудованный по последнему слову спортивной техники, фитнес клуб будет работать не только для железнодорожников. Он открывает двери всем жителям Томмотского куста для тренировок.

Новый фитнес клуб является для города Томмота первым спортивным комплексом. Теперь не только у сотрудников компании, но и у всех жителей города Томмота, особенно у молодежи и детей появилась возможность проводить свой досуг с пользой. Они могут заниматься спортом в тренажерном зале, оснащенном современным спортивным оборудованием, о котором мечтали много лет.