

Review

Транспортная инфраструктура

«На Северо-Западе логистических ограничений мы не видим»

Специализированный угольный терминал «Ростерминалуголь» (РТУ), расположенный в порту Усть-Луга, обеспечивает экспорт российского и казахского угля в несколько десятков стран. Объемы перевалки ежегодно растут, и в 2016 году достигли 18,1 млн тонн в год. Заместитель генерального директора по перспективному развитию и работе с федеральными органами Управляющей портовой компании (УПК; структура организует деятельность терминалов в Ленинградской области и порту Восточный) **Ирина Ольховская**, рассказала «Ъ», как взаимодействие стивидоров, вагоностроителей, РЖД и грузовладельцев способствует развитию комплекса.

— смежники —

— УПК прогнозировала нынешние объемы перевозок угля в Усть-Лугу или это следствие конъюнктуры? Каковы ваши прогнозы загрузки терминала в 2017 году? — Проект развивался очень быстро. Строительство угольного терминала в порту Усть-Луга началось в 2006 году. В 2015 году на его причалах было обработано уже 17,5 млн тонн угля. В 2016-м — рекордный показатель в 18,1 млн тонн. В этом году планируем выйти на объемы перевалки в 19 млн тонн.

К вводу терминала в эксплуатацию готовились комплексно. Нужно было обеспечить работу специального оборудования для строительства объектов по перевалке угля, организовать логистическую цепочку его доставки. Для этого требовалась ритмичная работа станции Лужская Октябрьской железной дороги (ОЖД). Логистический центр ОЖД и сейчас поддерживает ритмичный график подвода груженых составов, чтобы максимально повысить объем ежесуточной выгрузки.

Приоритетом Управляющей портовой компании является обеспечение бесперебойного экспорта продукции российских угольных компаний. Для этого развивались специализированные терминалы «Ростерминалуголь» в Усть-Луге и «Восточный порт» на Дальнем Востоке. Оба проекта были необходимы российским компаниям для завоевания позиций на рынках сбыта экспортной продукции. Таких как Германия, Финляндия, Австрия, Греция, Испания, Латинская Америка и рынок Азиатско-Тихоокеанского региона. Потенциал роста РТУ еще довольно значителен.

Планы по расширению грузооборота обеспечены непрерывной модернизацией терминала. Мы планируем расширять взаимодействие с крупнейшим оператором вагонов нового поколения «Восток1520» (входит в состав УК «Первая тяжеловесная компания» — «Б») и рассчитываем на максимальное использование подвижного состава повышенной грузоподъемности. Обычный вагон поднимает 70 тонн, инновационный — 75–77 тонн. Разница примерно в 7–10%, и она важная и существенно повышает эффективность работы терминала. За 2016 год РТУ обработал около 80 тыс. тяжеловесных вагонов производства ТВСЗ. Соответственно, только за счет перевозок в новом подвижном составе прирост объемов перевозок и перевалки РТУ составил 400 тыс. тонн. Грузоотправители — клиенты РТУ используют вагоны и других производителей. Мы рассчитываем, что средняя статистическая нагрузка полувагона, принимаемых РТУ, достигнет 73–75 тонн. Выгода очевидная. При меньшем количестве вагонов терминал обрабатывает больше угля.

Этот аспект важен, поскольку мы видим системное переключение грузопотоков из портов сопредельных государств на терминалы РФ. Эта тенденция сохранится и в 2017 го-



ИРИНА ОЛЬХОВСКАЯ, ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ПО ПЕРСПЕКТИВНОМУ РАЗВИТИЮ И РАБОТЕ С ФЕДЕРАЛЬНЫМИ ОРГАНАМИ УПРАВЛЯЮЩЕЙ ПОРТОВОЙ КОМПАНИИ

ду. Грузовладельцам удобнее строить логистические цепи без транзитных территорий.

Мы также системно взаимодействуем с Центральной дирекцией управления движением РЖД с целью обеспечения максимальной эффективности логистического процесса для всех участников. Комплексное взаимодействие специализированного терминала, оператора инновационных вагонов, грузоотправителей и, конечно, РЖД способствует росту объемов перевалки РТУ и росту экспортного потенциала угольной отрасли РФ.

— Как развивалось сотрудничество с Тихвинским вагоностроительным заводом, Объединенной вагонной компанией и РЖД в ходе развития терминала в Усть-Луге?

— Мы начали с сотрудничества с Тихвинским заводом и ОВК (ТВСЗ, принадлежит ОВК — «Б») около четырех лет назад. Существенным стимулом стало географическое положение этого предприятия: оно, как и РТУ, находится в Ленинградской области. ТВСЗ выпускает современный подвижной состав, в том числе полувагоны с повышенной нагрузкой на ось. Одна единица такой техники позволяет одновременно перевезти больше угля. Прежде чем приступить к работе непосредственно с грузоотправителями, мы протестировали новые вагоны. Прошли тестовые отправки порожних составов на РТУ, чтобы специалисты терминала проверили совместимость новых вагонов и оборудования РТУ, прежде всего вагоноопрокидывателей. После тестовой работы, которая показала безусловную эффективность использования вагонов нового поколения, мы продолжили взаимодействие с операторской компанией «Восток1520», эксплуатирующей вагоны ТВСЗ. Сейчас уже ни у кого нет сомнений в эффективности использования полувагонов с повышенной нагрузкой на специальную логистику угольных терминалов. — Остались ли логистические ограничения для дальнейшего развития терминала?

— На Северо-Западе РФ мы уже не видим серьезных логистических ограничений. Это связано со своевременными решениями РЖД по развитию станции Лужская и железнодорожной инфраструктуры на подходах к Усть-Луге. Максимально автоматизированные технологические процессы работы станции и поддержка РЖД обеспечивают эффективную логистику перевозок.

Если говорить о перспективах портовой отрасли, то логичным является развитие специализированных портовых мощностей на юге РФ. Новый южный терминал должен быть глубоководным для того, чтобы принимать суда с большим водоизмещением. При этом необходимо отметить, что наиболее грузонапряженным направлением у нас является дальневосточное направление, где продолжают увеличиваться объемы перевозки российского угля для потребителей АТР. Именно на Дальнем Востоке мы реализуем масштабный инвестиционный проект по строительству третьей очереди «Восточного Порта». Старт проекта запланирован на осень 2017 г. Его реализация синхронизирована с развитием и модернизацией БАМа и Транссиба. Запуск нового углепогрузочного комплекса позволит увеличить экспорт угля на 20 млн тонн.

— К объектам для перевалки угля предъявляются высокие экологические требования. Какие решения применяются в Усть-Луге?

— В 2016 году мы подписали соглашение с Ленобластью по взаимодействию в реализации экологических программ. Для соответствия требованиям ХЕЛКОМ (Конвенция по защите морской среды Балтийского моря) на терминале проведена реконструкция комплекса очистных сооружений. Применяется технология дисперсионно-реагентной нафтофлотации. Она доводит хозяйственно-бытовые и ливневые стоки до оптимальных показателей предельно допустимых норм для сточных вод, полностью очищает водостоки от угольной пыли и веществ органического происхождения. Плюс в системе значительно снижено применение химических реагентов. Результат — высокотехнологичная очистка сточных вод и существенное снижение сбросов загрязняющих веществ в Финский залив. В целом же в реализацию программы повышения экологической безопасности с 2014 года предприятие инвестировало более 200 миллионов рублей. Активная природоохранная деятельность «Ростерминалугля» подтверждена сертификатом ISO 14001:2015.

— Как изменилась работа компании после того, как добываемый уголь стали перевозить в вагонах нового поколения?

— Повысилась эффективность работы, выросли объемы перевалки без существенно увеличения вагонооборота, перевозочный процесс стал более ритмичным. РТУ и Восточный порт не имеют ограничений для расширения работы с инновационными полувагонами. При использовании на специализиро-



Рост перевалки грузов в терминалах ООО «Управляющая портовая компания»



Данные предоставлены ООО «Управляющая портовая компания»

ванных угольных терминалах полувагоны повышенной грузоподъемности производства ТВСЗ показывают наибольшую эффективность благодаря высокопроизводительному оборудованию данных терминалов. В рейсовых портах эффективность выгрузки угля из любого вагона, конечно, снижается. Но специализированные угольные порты обеспечивают выгрузку инновационных вагонов без увеличения времени. Это, в свою очередь, увеличивает провозную способность сети РЖД и показатель обрабатываемости полувагонов.

— Какие технические характеристики должны иметь вагоны, разработка которых только идет?

— Ждем опытной эксплуатации и запуска в производство нового полувагона ОВК с нагрузкой на ось 27 тонн, что позволит повысить грузоподъемность вагона до 83–84 тонн, увеличить провозную способность РЖД и повысить эффективность работы наших терминалов. Надеемся, что все процедуры испытаний, сертификации и согласований опытных образцов пройдут быстро. Мы также взаимодействуем с коллегами из ОВК по вопросам дальнейшего технического совершенствования подвижного состава, прежде всего увеличения объема кузова полувагона. Дело в том, что плотность угля бывает разной, что влияет на коэффициент загрузки полувагона до полной грузоподъемности. В связи с этим мало сделать просто вагон повышенной грузоподъемности, важна и вместимость кузова. Есть «легкий» и «тяжелый» уголь, есть разные его фракции. Из-за этого иногда грузоподъемность вагона при недостаточной вместимости кузова может быть не полностью использована грузоотправителем. Поэтому важен баланс технических характеристик полувагона.

Для нас также немаловажным фактором является принцип организации перевозок. Например, РЖД согласовали реализацию «бездосмотровой» технологии перевозок угля в составах из вагонов ТВСЗ за счет их эксплуатационной надежности (она предусматривает сокращение количества досмотров технического состояния вагонов — «Б»). Это сокращает время перевозки, оборот вагона. И для грузовладельца, и для нас высвобождение дополнительного парка за счет такого решения — существенный плюс.

— Как это отражается на производственных результатах УПК?

— Мы работаем с вагонами Тихвинского завода на специализированных терминалах РТУ, и в порту Восточный. Грузооборот первого в 2016 году составил 18,1 млн тонн, грузооборот

терминалов в Восточном — 23,5 млн тонн. Мы обработали на двух ключевых экспортных направлениях более 217 тыс. вагонов. В итоге увеличение грузооборота двух терминалов (общим объемом свыше 41,6 млн тонн) только за счет повышенной грузоподъемности вагонов превысило 1 млн тонн в год.

— Вы рассказали о проверке эффективности подвижного состава на практике. Выходит, что наличие по соседству, в Ленинградской области, производители инновационных вагонов способствовало развитию вашего проекта?

— Проект взаимодействия с ТВСЗ имел особый характер. Наверное, впервые в практике работы специализированных терминалов удачное географическое положение позволило направить вагоны прямо из цеха на подъездные пути стивидора. Отправку курировала операторская компания «Восток1520». Испытания сбалансированной работы оборудования с новыми вагонами потребовали комплексного подхода. Специализированный терминал не может прерывать текущую работу, поэтому важно было, чтобы испытания порожнего подвижного состава никак не сказались на разгрузке угля. Обеспечить ритмичность процесса помогли железнодорожники станции Лужская, обеспечившие своевременный подвод вагонов под сортировку. В итоге не нарушился ни технологический, ни перевозочный процесс.

Можно с уверенностью сказать, что именно Тихвинский завод был пионером. Инновационные вагоны других производителей не прошли таких испытаний. А без них, без понимания того, что массогабаритные характеристики подвижного состава отвечают интересам «Ростерминалугля» и его грузоотправителей, перевозки начаться не могли. Остальные производители ориентировались на опыт предприятия Ленинградской области. Получается, что ТВСЗ сделал эту работу за всех.

Такую же работу предприятие проработало и на путях грузоотправителей. Там тоже были свои нюансы. Это позволило приступить к полномасштабному использованию подвижного состава на всей сети РЖД и повысить провозную способность магистралей. В свою очередь, производственные достижения «Ростерминалугля» способствовали развитию социальной сферы Кингиспепского района, на территории которого расположен терминал. По итогам работы в 2016 году налоговые платежи предприятия в бюджет Ленинградской области составили около 2,25 млрд руб.

Беседовал Сергей Юрьев

«Время мотивации технологиями»

— перспектива —

На Российском инвестиционном форуме «Сочи-2017» губернатор Ленобласти Александр Дрозденко сообщил о планах создания в регионе машиностроительного кластера, ядром которого станут вагоностроительные производства в Тихвине. На этой промышленной площадке также действуют вагоноремонтный завод, предприятия по локализации комплектировок, конструкторское бюро и инфраструктура для испытаний новой железнодорожной техники. Генеральный директор Тихвинского вагоностроительного завода (ТВСЗ) ГЕННАДИЙ ВЕСЕЛОВ рассказал «Ъ», за счет чего сегодня машиностроители намерены развивать свои конкурентные преимущества.

— С момента запуска в Тихвине первого вагоностроительного завода в 2012 году было создано четыре производственных предприятия. Как будут дальше развиваться этот машиностроительный кластер?

— Прошедший период был этапом становления и активного наращивания объемов производства. Главное, что удалось сделать за эти пять лет, — выйти на проектную мощность и даже перешагнуть этот порог. Было выпущено больше вагонов, чем закладывалось по проекту. Для сравнения: в 2012 году на ТВСЗ было произведено 1,3 тыс., а в

2016-м — 15,3 тыс. вагонов. Это более чем десятикратный рост.

Следующая пятилетка будет направлена на повышение эффективности использования ресурсов наших предприятий, сокращение затрат на выпуск вагонов и усиление конкурентных преимуществ в части коммерческих характеристик. Мы продолжим увеличивать глубину переработки, будем развивать те сегменты, которые сегодня используются на аутсорсинге. И, конечно, важно не снижать взятый темп развития и продолжать оставаться номером один на рынке железнодорожной продукции. Поэтому развитие потенциала тихвинской промышленной площадки продолжится и в этом году. Новые инвестиционные проекты позволят создать дополнительно около 2 тыс. рабочих мест.

— Для Тихвины вагоностроительные предприятия становятся своего рода градообразующими. Есть ли совместные проекты с регионом или районом?

— Промышленная площадка всегда была частью жизни города. И для наших предприятий важно всестороннее развитие Тихвины, создание комфортной и современной среды проживания. Ведь никакой серьезный бизнес не будет эффективен, если сотрудники недовольны качеством жизни в целом. При этом город сам пробуждает желание сделать его лучше, удобнее, красивее. Мы активно участвуем в вопросах благоустройства и развития городской инфраструктуры. Среди наиболее значимых реали-



ПРЕСС-СЛУЖБА АО ТИХВИН

зованных при нашей поддержке проектов можно назвать создание на месте не ухоженного пустыря в 4 га рекреационной зоны с пешеходной и первой в городе велосипедной дорожками, которые соединяют районы современного города с центральным парком и монастырем. Здесь же построена фестивальная площадка, которая стала центральным местом для проведения городских праздников. Другим важным событием в жизни города стало открытие социокультурного центра «Тэффи», который теперь используется в качестве примера создания модельного культурного центра в малых городах России, а также получил престижную библиотечную премию Дашкова.

С момента запуска ТВСЗ в 2012 году мы вложили в программу городского развития более 180 млн руб. И

мы продолжим стратегию социального инвестирования. Запланированы проекты по благоустройству дворов, озеленению, повышению эффективности работы общественного транспорта и прочее.

Отрадно наблюдать, как реальные результаты работы властей и инвесторов показывают, что теперь и в провинции можно не просто жить, а хорошо зарабатывать, давать детям достойное образование, посещать статусные культурные мероприятия.

— В свое время ТВСЗ реализовывал собственную программу набора квалифицированных кадров. Как сейчас решается проблема привлечения персонала?

— Наше производство развивается в условиях относительно небольшого областного города. Когда ТВСЗ только начал работать, численность персонала была 1 тыс. человек. Перед нами стояла задача привлечь не только специалистов с местного рынка труда, но и квалифицированные кадры из других регионов. Мы эту задачу выполнили, и сегодня на наших предприятиях работает уже 10 тыс. человек. Чтобы сформировать коллектив, обьехали практически все регионы РФ.

Мы смогли создать для людей стабильные и комфортные условия труда. Текучесть кадров у нас менее 5%. Чтобы добиться такого результата, пришлось преодолеть ряд трудностей, поскольку миграционные процессы в России не слишком развиты и мобильность пока не присуща нашему менталитету. Люди предпочитают оставаться в своих регионах, да-

же если там нет работы и не так хороша экономическая ситуация.

Но сейчас время мотивации технологиями. Многих приехавших к нам на работу привлекает идея принять участие в создании нового для рынка продукта. Используемые на нашем производстве высокоточные технологии служат дополнительным стимулом приехать в Тихвин для тех, кто заинтересован в своем развитии. Часто люди переходят с предприятий, где используются устаревшие технологии, и не жалеют об этом.

Мы также стараемся оказывать максимальную социальную поддержку. Работникам из других регионов компенсируем переезд семьи, выплачиваем подъемные. На первое время частично возмещаем аренду жилья. Специально построили несколько жилых комплексов, где каждый работник предприятия может получить квартиру на льготных условиях. Возмещаем часть затрат на обслуживание ипотечного кредита за квартиру.

— Как построена система развития сотрудников, которые работают в цехах и управляют технологическими процессами?

— Мы инновационное предприятие. И это не просто красивый слоган, а стиль нашей работы. Распирение навыков и умений сотрудников неравномерно связано с современным машиностроением и производственными показателями. Наши работники регулярно проходят курсы повышения квалификации и переподготовку по профессии на базе заводского обра-

зовательного центра. На начальном этапе обучали только дефицитным профессиям. Сейчас перечень расширен до 80 специальностей: туда входят и те, на которые налагаются ограничения надзорных органов. В прошлом году обучение прошли более 2 тыс. человек. Это именно первичная профессиональная подготовка, не считая переобучения, повышения квалификации и получения вторых специальностей. Срок обучения составляет от трех до шести месяцев. Более того, сегодня мы готовы взять человека «с нуля» и воспитать из него специалиста. Прежде всего это относится к рабочим профессиям.

Уже много лет мы сотрудничаем с Тихвинским техникумом им. Е. И. Лебедева. Его студенты проходят практику на ТВСЗ и лучшие из них получают стипендию предприятия. Безусловно, такая широкая образовательная программа — это дополнительная нагрузка, но благодаря всесторонней поддержке региональных властей, в частности комитета общего и профессионального образования Ленинградской области, мы успешно реализуем эти проекты. В ближайших планах — подготовка специалистов в области робототехники. Совместно с регионом будем финансировать закупку оборудования в учебный класс с роботизированной станцией, аналогичной той, которую мы применяем на своем производстве. Молодые люди будут осваивать специальности оператора и наладчика. Для нас это очень актуальная тема.

Беседовала Елена Ушакова