

ВАГОНЫ СПЕШАТ ЗА ПРОМЫШЛЕННОСТЬЮ

ОДНА ИЗ ВИЗИТНЫХ КАРТОЧЕК СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ — ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА. ПО ИТОГАМ 2018 ГОДА ГРУЗООБОРОТ НА УРАЛЬСКОЙ МАГИСТРАЛИ ДОСТИГ АБСОЛЮТНОГО МАКСИМУМА ЗА ПОСЛЕДНИЕ 30 ЛЕТ — 207,15 МЛРД ТАРИФНЫХ ТОННО-КМ. ВПРОЧЕМ, ПО СРАВНЕНИЮ С 2017 ГОДОМ ОН УВЕЛИЧИЛСЯ НЕЗНАЧИТЕЛЬНО — НА 0,7%. О СИТУАЦИИ НА РЫНКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК РАССКАЗАЛ ДИРЕКТОР ЕКАТЕРИНБУРГСКОГО ФИЛИАЛА ПЕРВОЙ ГРУЗОВОЙ КОМПАНИИ (ПГК) ВИТАЛИЙ КУЩЕНКО.

REVIEW: Какие ключевые тенденции вы можете отметить на уральском рынке железнодорожных грузоперевозок?

ВИТАЛИЙ КУЩЕНКО: Ситуация на рынке сейчас стабильна. В целом, показатели погрузки как на Свердловской железной дороге (СвЖД), так и Екатеринбургского филиала ПГК соответствуют уровню предыдущего года.

Но есть изменения по отдельным позициям. Например, в 2018 году на четверть, до 1,7 млн тонн, выросла перевозка филиалом нефтепродуктов. Наш партнер — «ЛУКОЙЛ-Пермнефтеоргсинтез» — поэтапно модифицирует свое производство. В результате увеличения мощностей мы наблюдаем прирост погрузки светлых нефтепродуктов. Только по итогам I квартала 2019 года показатель вырос на 18%, до 478 тыс. тонн.

Положительную динамику продемонстрировал и сегмент черных металлов — погрузка в 2018 году увеличилась на 13%, до 3,3 млн тонн. Удвоился объем перевозок промышленного сырья, до 185 тыс. тонн. В эту группу я включаю все грузы, которые способствуют переработке и выплавке стали, производству и добыче нефти. Например, техническую соль, которая в виде раствора закачивается в нефтяные скважины для размягчения грунта, что значительно облегчает процесс добычи.

Р.: Последние два года падали объемы перевозок строительных грузов. Как обстоят дела сейчас?

В. К.: Рынок оживает. В I квартале этого года мы перевезли 102 тыс. тонн стройматериалов, что на 26% выше уровня 2017 года. Основную номенклатуру, конечно, составил щебень. Вместе с тем выросла погрузка цемента, гранулированных шлаков.

Р.: Какие грузы идут за границу?

В. К.: Наш филиал в прошлом году отправил на экспорт 1,4 млн тонн грузов — на 12% больше, чем в 2017 году. Преимущественно это была металлургическая продукция Группы НЛМК и нефтеналивные грузы, следующие в разные порты. Основной грузопоток пришелся на Казахстан, Нидерланды и Польшу.

Р.: Какие грузы традиционны для Екатеринбурга?

В. К.: Металлургические и строительные грузы, нефть и цемент, промышленное сырье, шлаки, флюсы, кокс.

Р.: По каким позициям произошло снижение показателей?

В. К.: В прошлом году сократились перевозки металлолома — на 6%. Сейчас о какой-либо тенденции в этом сегменте говорить рано, так как это больше летний груз. В 2018 году еще незначительно снизилась перевозка цветной руды. Однако в этом году эта



номенклатура продемонстрировала существенный рост — в I квартале погрузка увеличилась на 53%, до 116 тыс. тонн. Также на 24%, до 85 тыс. тонн, выросла погрузка флюсов и известняка, используемых в металлургическом производстве.

Р.: В связи с подъемом региональной промышленности удается развивать грузоперевозки в пределах Свердловской железной дороги?

В. К.: Да. По итогам 2018 года погрузка в местном сообщении выросла на 7%, до 3,9 млн тонн. Но есть нюанс — в то время как местная промышленность

развивается, скорость движения вагонов по Свердловской железной дороге падает. Оборот вагона сейчас выше прошлого года на 0,14 суток. Что значит для нас это замедление? Нужно больше подвижного состава для вывоза одного и того же количества груза. Страдают и грузоотправители и грузополучатели.

Сейчас на СвЖД сменилось руководство. Надеемся, что новые, молодые и амбициозные руководители смогут исправить сложившуюся ситуацию. Мы уже видим первый серьезный шаг в этом направлении — первый заместитель начальника дороги Владимир Герус намерен проводить по пятницам совещания с участием всех игроков регионального рынка для обсуждения наиболее важных вопросов. Мы воспринимаем это как знак, что дорога готова к конструктивному диалогу.

Р.: Можете назвать наиболее острые вопросы в текущих взаимоотношениях с магистралью?

В. К.: Прежде всего, регулярность подачи локомотивной тяги. На дороге, к сожалению, появились «брошенные поезда» — составы, оставленные на путях без локомотивов. Обычно это сезонное явление, характерное для летнего периода путевых работ. Но в этом году мы столкнулись с ним уже в начале года (февраль–март). Груз погружен, состав сформирован, а выехать не может, так как нет электровозной или тепловозной тяги. В результате срываются планы всех участников перевозочного процесса, а это, на мой взгляд, недопустимо.

Например, такие проблемы есть в северном направлении — значительный объем груза следует в сторону Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов, но после выгрузки вагоны не могут выехать оттуда. Из-за нехватки локомотивов есть

сложности и с обслуживанием местных производственных площадок, в частности в Ревде и Нижних Сергах, на станции Аппаратная.

Р.: Сейчас на дороге профицит или дефицит вагонного парка?

В. К.: Я бы сказал, ситуация на СвЖД смещается в сторону профицита. Связано это с замедлением оборота грузовых вагонов, что особенно остро наблюдалось в январе–феврале. Январь объясним еще длинными праздниками, но в феврале никогда не было «брошенных поездов». Парка много — не разъехаться. Кто бы мог подумать, что на Свердловской железной дороге, которая имеет большие мощности по строительству электровозов, будет дефицит электровозной тяги.

Р.: Сейчас часто упоминается новый инновационный вагон. Он действительно лучше?

В. К.: Важно понимать, что каждый тип вагона имеет свою нишу. В случае «инновационного» подвижного состава, у него большие габариты и повышенная грузоподъемность, что является как плюсом, так и минусом. Например, он не подходит для перевозки легких грузов. Того же кокса. Зато активно задействуется в перевозке угля.

Р.: Как ваша компания переживет цифровизацию?

В. К.: Наша компания, разумеется, не отстает от мировых трендов. Мы переходим на современные цифровые платформы: внедряем SAP, разрабатываем и реализуем собственные уникальные IT-системы. Пользуемся электронным документооборотом. Развиваем клиентские онлайн-сервисы. Например, уже сегодня наши партнеры в личном кабинете могут отслеживать перемещение груза на Яндекс.Карте в режиме реального времени.

Беседовал НИКОЛАЙ ЯБЛОНСКИЙ



УЧАСТНИКИ РЫНКА УВЕРЯЮТ, ЧТО РЫНОК ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ОЖИВАЕТ

НА СВЖД СМЕНИЛОСЬ РУКОВОДСТВО И КОМПАНИЯ НАЧАЛА НАЛАЖИВАТЬ КОНСТРУКТИВНЫЙ ДИАЛОГ С ПРОФЕССИОНАЛЬНЫМИ УЧАСТНИКАМИ РЫНКА



ИНТЕРВЬЮ