

«МЕТАЛЛУРГИЯ УВЕРЕННО ПРОХОДИТ ЭТИ СЕРЬЕЗНЫЕ ИСПЫТАНИЯ»

ПАНДЕМИЯ КОРОНАВИРУСНОЙ ИНФЕКЦИИ ОКАЗАЛА КОЛОССАЛЬНОЕ ВЛИЯНИЕ НА МИРОВУЮ ЭКОНОМИКУ, ОСОБЕННО НА ТРАНСПОРТНУЮ ОТРАСЛЬ. НЕСМОТРЯ НА ТО, ЧТО В РОССИИ ПРОИЗОШЛО СНИЖЕНИЕ ОБЪЕМОВ РЫНКА ГРУЗОПЕРЕВОЗОК, В УРАЛЬСКОМ РЕГИОНЕ СИТУАЦИЯ СКЛАДЫВАЕТСЯ БОЛЕЕ БЛАГОПОЛУЧНО. ОПЫТ ПЕРВОЙ ГРУЗОВОЙ КОМПАНИИ (ПГК) ПОКАЗЫВАЕТ, КАК КРИЗИС МОЖНО ИСПОЛЬЗОВАТЬ ДЛЯ РАЗВИТИЯ.

СИТУАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ По оперативным данным РЖД, в июне погрузка на сети сократилась на 4,4% к аналогичному периоду прошлого года, за полгода — на 4,5%. Основное сокращение произошло в сегменте угля, нефти и черных металлов.

Чуть лучше ситуация на Свердловской железной дороге (СвЖД). В июне погрузка на этом полигоне составила 11,7 млн т, на 1,5% больше, чем за аналогичный период 2019 года. За полгода рост составил 0,3%. В частности, произошел серьезный рост объемов перевозок строительных грузов, железной и марганцевой руды, кокса. На прежнем уровне сохранилась погрузка нефтепродуктов. Серьезно снизились объемы перевозок черных металлов, промышленного сырья и цемента.

В Первой грузовой компании подтверждают эти тенденции. «В разрезе подвижного состава основные сокращения погрузки на железной дороге в январе — июне 2020 года наблюдаются в сегменте нефтебензиновых цистерн, где помимо карантина влияние оказала сделка ОПЕК по сокращению добычи нефти. Также мы видим снижение погрузки черных металлов в полувагоны», — пояснили в ПГК, добавив, что растущие объемы погрузки наблюдаются в минераловозах, зерновозах и контейнерах.

Несмотря на негативные тренды, сама компания на полигоне Свердловской железной дороге показывает положительную динамику. За январь — июнь 2020 года объем перевозок в вагонах ПГК в регионе вырос на 2%, до 4,9 млн т грузов. Из грузоотправителей, нарастивших объем погрузки на СвЖД, в ПГК отмечают «ЕВРАЗ НТМК» и ЛУКОЙЛ. В частности, «ЕВРАЗ НТМК» с начала года увеличил объем перевозок продукции в вагонах ПГК на СвЖД на 11% относительно аналогичного периода прошлого года, до 168 тыс. т.

«Можно сказать, что металлургия уверенно проходит эти серьезные испытания. Мы знаем, что металлургические предприятия непрерывного цикла работают устойчиво», — подчеркнули в ПГК.

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ VS. АВТОПЕРЕВОЗКИ Снижение объемов перевозок металлопродукции по железной дороге ряд экспертов объясняют не только сложной рыночной конъюнктурой, но и частичным оттоком на автотранспорт.

В условиях экономического спада предприятия ищут наиболее выгодные способы доставки продукции. Например, крупнейший в России производитель стали группа



НЛМК еще в конце прошлого года заявляла о намерении значительно нарастить долю перевозок металла автотранспортом — с 4% в 2018 году до 22% в 2022-м.

«Конкуренция между железнодорожниками и автоперевозчиками, безусловно, сохраняется», — отметили в ПГК. Однако, по мнению оператора, у железнодорожных грузоперевозок есть ряд принципиальных преимуществ.

«Автомобильный транспорт может быть иногда удобнее и дешевле при перевозке небольших партий или на небольшие расстояния, где важнее всего скорость. Однако железнодорожный транспорт эффективнее для перевозки больших объемов или крупногабаритных грузов, при доставке продукции на расстояния свыше 1 тыс. км или там, где недостаточно развита сеть автодорог. К тому же, мы, например, всегда готовы предложить гибкость и опе-

ративность при организации перевозки, нестандартное логистическое решение и вместе с грузовладельцем разработать оптимальный маршрут», — пояснили в ПГК.

ОПТИМИЗАЦИЯ РАСХОДОВ Пандемия коронавируса показала уязвимые места и внесла серьезные изменения в бизнес многих промышленных компаний. Характерно, что многие сконцентрировались на оптимизации ресурсов и затрат.

Одним из возможных способов сокращения транспортных расходов в ПГК считают передачу на аутсорсинг функций внутризаводской логистики. «Услуга промышленной логистики освобождает предприятия от непрофильных функций, сокращает затраты на содержание железнодорожного хозяйства и транспортной инфраструктуры. Мы, в свою очередь, повышаем качество сервисного обслуживания, а также получаем возможность ускорить оборот своих вагонов на промышленных площадках и содержать оптимальный парк подвижного состава, необходимый для обеспечения погрузочных ресурсов заводов», — поделились в компании.

В этом плане железнодорожный оператор тесно сотрудничает с НЛМК — с 2014 года помимо оперирования предоставляет услуги промышленной логистики двум металлургическим заводам в Нижних Сергах и Березовском, входящим в «НЛМК-Урал», а также «НЛМК-Метиз» в Березовском. Плановая работа по оптимизации организационных процессов и логистики позволила в 2020 году на сутки ускорить подачу вагонов под погрузку продукции предприятий.

НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ Как ни парадоксально, но именно коронавирус ускорил внедрение новых технологий и стал толчком к автоматизации многих бизнес-про-

цессов почти во всех отраслях. Не стали исключением железнодорожники.

«Ради безопасности сотрудников мы одними из первых среди российских компаний перешли на удаленный режим работы. Масштабная цифровизация, начатая еще в прошлом году, существенно облегчила нам этот процесс. Несмотря на работу из дома, мы в постоянном контакте с партнерами. Регулярно проводим опросы удовлетворенности клиентов, и они отмечают, что качество и скорость обратной связи от наших сотрудников растут. Дистанционный формат работы не мешает подписывать сервисные контракты с грузовладельцами, улучшать производительность вагонов, обмениваться в рамках электронного документооборота всеми необходимыми документами — от подачи заявок до актов выполненных работ», — рассказали в ПГК.

СВЕТ В КОНЦЕ ПАНДЕМИИ Тенденции, наблюдающиеся в последнее время на железной дороге: сокращение погрузки, усиливающийся профицит вагонов, снижение ставок, рост загруженности сети, — станут серьезным вызовом для железнодорожников.

«Мы видим, что промышленность начинает постепенно восстанавливаться на фоне снятия ограничений. Впереди у нас много сложных задач, требующих пересмотра ряда процессов, подходов к работе и новых решений. В любом случае выполним планы, стоящие перед компанией в регионе», — отметили в ПГК.

Напомним, в зоне ответственности ПГК на Свердловской железной дороге — Уральский федеральный округ и Пермский край. До пандемии на эти регионы приходилось 20–23% общего товарного выпуска в России. «Это колоссальный потенциал и возможности для развития в регионе, и мы нацелены в полном объеме обеспечить потребности грузовладельцев в грузовых вагонах», — резюмировали в ПГК.

