

«ПОЛОЖИТЕЛЬНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ НАЛИЦО, И ЭТО ВНУШАЕТ ОПТИМИЗМ» СИТУАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ — ИНДИКАТОР ПРОЦЕССОВ В ЭКОНОМИКЕ. ПЕРЕЖИВ ВО ВРЕМЯ ПАНДЕМИИ КОРОНАВИРУСА СОКРАЩЕНИЕ ОБЪЕМОВ ПОГРУЗКИ В БОЛЬШИНСТВЕ ОТРАСЛЕЙ, В АВГУСТЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ОПЕРАТОРЫ ЗАФИКСИРОВАЛИ ПОСТЕПЕННОЕ ВОССТАНОВЛЕНИЕ ПОКАЗАТЕЛЕЙ. О РЫНОЧНЫХ ТЕНДЕНЦИЯХ И АНТИКРИЗИСНЫХ МЕРАХ РАССКАЗЫВАЕТ ДИРЕКТОР НИЖЕГОРОДСКОГО ФИЛИАЛА ПЕРВОЙ ГРУЗОВОЙ КОМПАНИИ (ПГК) ТАРАС ЗАЛУЖНЫЙ.

BUSINESS GUIDE: Каковы показатели по объемам погрузки по отраслям с начала года? Где наблюдалась позитивная динамика? С чем это связано?

ТАРАС ЗАЛУЖНЫЙ: Погрузка на Горьковской железной дороге (ГЖД) за восемь месяцев 2020 года снизилась, по данным РЖД, на 9,4% и составила 18,8 млн т. Однако все же ряд сегментов показал положительную динамику. Например, выросла погрузка лесных грузов (+8,2%, до 2,5 млн т) за счет перевозки отдельных номенклатур в контейнерах. Перевозка химических и минеральных удобрений увеличилась почти на 2%, до 1,4 млн т, в связи с сезонным спросом. Кроме того, на 10%, до 800 тыс. т, увеличилась транспортировка строительных грузов, что объясняется возведением ряда инфраструктурных объектов и активизацией строительства жилых домов на фоне снижения ипотечных ставок. Доставка промышленного сырья и формовочных материалов выросла на 3%, до 964 тыс. т, что объясняется сезонным спросом. В Нижегородском филиале ПГК с января по август 2020 года мы также зафиксировали рост данной номенклатуры — более чем в три раза, до 32 тыс. т. Кроме того, у нас существенно выросла погрузка сахара — также более чем в три раза, до 22,7 тыс. т. Это связано с высоким урожаем сахарной свеклы в России и выходом отечественных производителей на рынок стран ЕАЭС, где их продукция интересна благодаря невысокой стоимости. Одним из ключевых клиентов филиала, который обеспечивает основной объем погрузки, является «Ромодановсахар». Среди других наших номенклатур, показавших рост, химические и минеральные удобрения (в три раза, до 121,5 тыс. т), химикаты и сода (почти в два раза, до 62,4 тыс. т), промышленные товары (на 31%, до 13 тыс. т).

BG: Снижение объемов перевозок в отдельных сегментах связано только с коронавирусом? Или негативные тенденции проявлялись раньше, а пандемия только усугубила эти процессы?

Т. 3.: Безусловно, пандемия коронавируса существенно сказалась на деловой активности не только в нашем регионе, но и во всей стране в целом. Это серьезный вызов для экономики. Однако многие негативные процессы идут параллельно с коронакризисом либо имеют определенную историю развития. К примеру, на фоне сделки ОПЕК+, резкого падения цен и продолжающегося перехо-



МИХАИЛ СОЛНУНОВ

да нефтепродуктов на трубопроводный транспорт отрицательную динамику показал сегмент нефти и нефтепродуктов на ГЖД (-21,4%, 6 млн т). Сокращение погрузки черных металлов (-18,7%, 1,3 млн т) и их лома (-18,8%, 775 тыс. т) в нашем регионе происходит из-за снижения экспорта на фоне высоких цен на отечественную продукцию, а также неблагоприятной конъюнктуры мирового рынка в целом и замедления роста экономики ведущих стран-экспортеров. Кроме того, резко снизились объемы потребления цемента: его погрузка упала на 15,1%, до 1,7 млн т. На это повлияли ограничения, введенные во время пандемии коронавируса.

Сейчас мы отмечаем постепенное восстановление погрузки. Заканчивается лето, начинается сезон деловой активности, снимаются ограничения. Например, исследовательская компания IHS Markit опубликовала сезонно скорректированный индекс деловой активности PMI обрабатывающих отраслей России, и он вырос до 51,1 пункта по сравнению с 48,4 пункта в июле. Отметка в 50 пунктов считается критической. В апреле 2020 года показатель составлял 31,3 пункта. Естественно, речь не идет о каком-то взрывном росте спроса на продукцию, но положительные тенденции налицо, и это внушает оптимизм.

BG: Пандемия коронавируса существенно изменила принятый порядок работы — компании ушли на удаленку, кто-то приостановил свою деятельность. Как вы скорректировали свою работу с партнерами? Удалось ли поддерживать ее эффективность?

Т. 3.: ПГК одной из первых среди российских компаний перешла на удаленный формат работы. Благодаря нашим IT-специалистам удалось быстро наладить удаленный доступ к программам и пере-

вести общение с партнерами в онлайн. Если честно, то у меня сложилось ощущение, что, работая удаленно, мы даже стали ближе к своим клиентам. В ПГК регулярно проводят опрос удовлетворенности партнеров, и они отмечают, что качество и скорость обратной связи от сотрудников растут.

Сейчас филиал постепенно возвращается к привычному режиму работы. В компании разработана стратегия выхода специалистов на рабочие места, учитывающая методические рекомендации главного государственного санитарного врача России. Согласно документу, в сентябре число работников, одновременно присутствующих в офисах, планируется увеличить до 30–50% в зависимости от ситуации с коронавирусом в конкретном регионе присутствия компании. Первыми возвращаются на свои места те, кто работают с клиентами или поставщиками напрямую либо не имеют возможности по тем или иным причинам выполнять свои обязанности удаленно. Все люди обеспечены необходимыми средствами защиты, в офисе соблюдают рекомендации по безопасному поведению.

BG: Как в период карантина вы оцениваете работу с РЖД и другими партнерами с точки зрения скорости принятия решений в условиях волатильности объемов перевозок, удаленной работы и пр.?

Т. 3.: Все участники перевозочного процесса перестроились достаточно быстро, потому что работу на железной дороге останавливать нельзя. Мы вместе работали над решениями, которые позволяют нам сохранить скорость движения поездов и грузовую базу.

Например, недавно Нижегородский филиал ПГК заключил договор с Горьковским территориальным Центром фирменного транспортного обслуживания (ГТЦФТО) о формировании маршрутных поездов из порожних полувагонов на одной из сортировочных станций в Татарстане. Раньше мы испытывали проблемы с подводом порожних полувагонов с дорог Западного полигона на угольно-погрузочные станции Западно-Сибирской железной дороги. Теперь же грузовые поезда следуют без переработки в Кемеровскую область. Здесь они расформируются и направляются под погрузку партнерам ПГК. Это технологическое решение уже доказало свою эффективность — в августе мы отправили более 30 маршрутных поездов, сократили время вагонов в пути на 10 часов и обеспечили клиентам ускоренную подачу подвижного состава под погрузку. Подобные схемы могут разрабатываться не только для угольной отрасли, но и для других. Если есть запрос от партнера либо есть проблема на определенном участке по тем или иным причинам, это можно решить вне зависимости от того, как мы работаем — удаленно или нет. Если говорить о сложностях, то в режиме удаленной работы затягивались процессы согласования документов (проектов приказов,

распоряжений, писем). Ситуация постепенно стабилизируется с возвращением ответственных сотрудников в офисы.

BG: Какие антикризисные меры в отношении железнодорожных операторов, на ваш взгляд, могли бы способствовать восстановлению показателей?

Т. 3.: Безусловно, укреплению операторского бизнеса помогла бы активная совместная работа участников перевозочного процесса над новыми технологиями движения грузовых поездов. Это позволит ускорить доставку, эффективно использовать парк вагонов и снизить нагрузку на сеть.

Кроме того, важно развитие самой сети, в частности Восточного полигона. Это позволило бы повысить конкурентоспособность железнодорожного транспорта по сравнению с автомобильным. Мы часто выигрываем у транспортных компаний в цене. Однако автотранспорт при доставке аналогичного груза может оказаться быстрее.

Иногда операторы сами выступают с инициативами, которые могут помочь в преодолении кризиса. Отрадно, что коллеги из РЖД к нам прислушиваются и помогают в продвижении полезных идей.

BG: С постепенным восстановлением экономики в каких отраслях вы ожидаете позитивную динамику в регионе? На какой подвижной состав возможен повышенный спрос осенью? Каков прогноз по итогам года?

Т. 3.: Сложно предсказать, что будет в конце года, но если говорить о ближайшей перспективе, то мы ожидаем постепенного восстановления промышленности региона. Сейчас показывает сдержанный рост нефтяная отрасль, растет объем перевозки лома черных металлов (что связано, в том числе, с окончанием сезона навигации), промышленного сырья, стабильны перевозки сахара. Ажиотажного спроса на тот или иной род подвижного состава мы не ожидаем, поскольку на восстановление требуется определенное время, плюс у спроса есть сезонность. Например, скоро понадобится уголь для отопления жилых и офисных помещений, будут востребованы полувагоны под его перевозку. Кроме того, многие операторы, в том числе ПГК, осваивают альтернативные грузы для доставки в том или ином роде подвижного состава. Например, Нижегородский филиал планирует использовать цементовозы под перевозку насыпных грузов. Вагоны будут тщательно готовиться для доставки на промывочно-пропарочной станции Зелецино, которая находится в Нижегородской области. В сентябре рассчитываем отправить 30 единиц подвижного состава под нужды клиентов. Для нас это новый опыт, который позитивно скажется на эффективности работы парка. В целом могу сказать, что события, которые сейчас происходят в промышленности и на железной дороге, внушают пусть и сдержанный, но все же оптимизм.

Беседовала Татьяна Салахетдинова



ИНТЕРВЬЮ