

ЛОГИСТИКА

Зерно засыпают в контейнеры

В условиях роста урожая зерна и дефицита профильных вагонов железнодорожники тестируют возможность его перевозки в контейнерах. В ОАО РЖД преимущества такого решения видят в высокой скорости, доставке «от двери до двери» без перегрузок и надеются в результате перетянуть часть грузов с автотранспорта. В отрасли отмечают высокую стоимость этих перевозок и отсутствие специальной инфраструктуры. Но эксперты полагают, что при текущей конъюнктуре рынка зерна и вагонов идея железнодорожников может оказаться перспективной.

— перевозки —

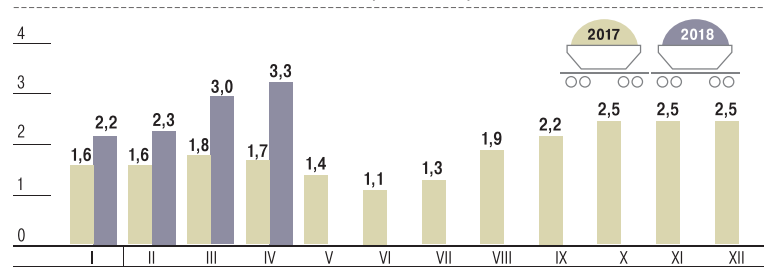


В конце апреля ОАО РЖД отправило первую опытную партию зерна в четырех контейнерах из Самарской области в Санкт-Петербург, сообщает газета «Лудок». Перевозка стала частью программы переключения грузов с альтернативных видов транспорта, поясняют в Куйбышевском территориальном центре фирменного транспортного обслуживания ОАО РЖД (ЦФТО). По словам начальника филиала Игоря Хахулина, урожай зерновых в регионах Куйбышевской дороги растет и в условиях дефицита зерновозов перевозка в контейнерах становится востребованной. Кроме того, весной в ряде областей вводятся временные ограничения на движение автотранспорта с превышением предельно допустимых нагрузок на ось.

В ОАО РЖД уточнили, что опыт перевозки зерна в контейнерах уже существует, как и в других типах вагонов. Так, в Федеральной грузовой компании (ФГК, дочерняя структура ОАО РЖД) рассказали, что с марта перевозят зерно насыпью в полувагонах. Объемы отправок невелики, поскольку это лишь один из способов сглаживания локального дефицита, отмечают в ФГК, добавляя, что цена перевозки вполне конкурентоспособна с таковой в хопперах.

Другие клиенты, заверили в ФГК, не страдают. Операторы, использующие хопперы, ситуацию не комментируют. В ОАО РЖД отмечают, что контейнерная отправка позволяет осуществлять перевозку с более высокой скоростью, «от двери до двери» и без необходимости перегрузки в пути следования. Погрузка зерна на железных дорогах быстро растет, в январе — апреле — на 45,5%, до более 9,8 млн т. Еще активнее увеличивается экспорт — на 73%, до 6,3 млн т. Лидерами по отправки стали Саратовская, Курская, Тамбовская и Волгоградская области. Причем железнодорожники, несмотря на дефицит парка, активно привлекают эти грузы: с октября ОАО РЖД ввело скидку 10,3% на экспортные перевозки пшеницы, ржи, овса, ячменя, кукурузы, риса, гречихи, бобов, гороха, фасоли и т. д. в собственном подвижном составе и контейнерах со станций в границах ряда областей через российские порты (действует до 30 июня).

ПОГРУЗКА ЗЕРНА НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ (МЛН ТОНН) ИСТОЧНИК: ОАО РЖД



Источником на рынке отмечает, что опыт ОАО РЖД не уникален: в мире в контейнерах перевозится около 1% зерновых — там, где есть соответствующая инфраструктура. Однако, уверяет собеседник, парк хопперов сегодня позволяет полностью обеспечить отрасль перевозками и «достаточно, с уклоном в профицит». Глава аналитического центра «Совэкон» Андрей Сизов уточняет, что компании жалеют на нехватку хопперов с августа 2017 года, но основная проблема — в невозможности быстрого оборота вагонов из-за ограничений в портах. В контейнерах, добавляет эксперт, перевозятся не только культуры — нут, горох и т. д., это относительно небольшие объемы. По его данным, при прочих равных контейнерная перевозка зерна на тонну значительно дороже обычной.

В то же время, добавляет глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров, стоимость использования хопперов растет (во втором квартале ставки превышают 2,3–2,5 тыс. руб. без НДС в сутки), а в некоторых регионах сохраняется нехватка зерновозов даже для тех, кто готов платить высокую цену. Резервы, связанные с возвращением на рынок хопперов, задействованных в перевозках минудобрений, исчерпаны, а высокая стоимость типовых (от 2,7 млн руб. без НДС) и инновационных (от 3,3 млн руб. без НДС) хопперов ограничивает возможность расширения парка, отмечает господин Бурмистров. По его мнению, в таких условиях использование контейнеров для экспорта зерновых может стать перспективным, особенно с учетом профицита профильных мощностей в российских портах.

Анастасия Веденеева

Сила в цифре

— IT-технологии —

которые с развитием компании постоянно усложнялись, рассказал гендиректор компании Фарид Мадани: «Теперь нам не обойтись без трекеров, систем контроля за движением груза и управления складами. Многие технологии создаются с нуля или адаптируются под российские реалии и наши нужды. Например, система управления автопарком (TMS) разработана специально для работы в наших географических условиях с широкой протяженностью с запада на восток». Главная выгода для клиента — оперативность доставки груза за счет оптимизации логистики.

В числе последних нововведений в «Деловых линиях» — системы математического моделирования отношений с клиентами, в том числе потенциальными, а также обработка Big data, что позволяет еще больше оптимизировать бизнес клиента. «Например, на массиве данных мы можем спрогнозировать, сколько и какого груза понадобится в той или иной точке. Для перевозчика это явная оптимизация расходов и времени, для клиентов — удовлетворение потребностей наилучшим образом, то есть в нужном объеме и в нужный срок», — говорит Фарид Мадани.

В компании утверждают, что благодаря автоматизации и цифровым технологиям эффективность и скорость перевозок и обработки грузов увеличились на 30%, что оправдывает инвестиции в IT. «В конечном итоге от наших вложений в технологические платформы выигрывают наши клиенты, которые оценивают удобство взаимодействия и разнообразие спектра предлагаемых сервисов», — считает гендиректор «Деловых линий».

Объем инвестиций перевозчиков в информатизацию, как правило, зависит от актуальности решаемых задач, которые подчас меняются каждый год или чаще, отмечает Фарид Мадани. «Еще пять лет назад инвестиции «Деловых линий» в IT были меньше, но приносили больший маржинальный эффект. Сейчас проектов стало больше, стоимость IT-решений подорожала, а хорошей маржинальности можно добиться только при успешной реализации всего комплекса поставленных задач или большинства из них», — отмечает он. Компания, по словам ее гендиректора, сейчас «присматривается» к концепции «физического интернета», которая подразумевает унификацию тарифов для перевозки товаров, создание единых распределительных центров и маршрутов движения для всех игроков рынка.

Виктор Попов

«Парк на полигоне Горьковской железной дороги можно считать оптимальным»



— интервью —

Готовы ли железнодорожные операторы к внедрению цифровых технологий, удалось ли компаниям адаптироваться к запрету на продление срока службы подвижного состава и какие новые возможности появляются для движения железнодорожного транспорта в Приволжье, рассказывает директор Нижегородского филиала Первой Грузовой компании (ПГК) Тарас Залужный.

— Недавно РЖД заявили о том, что начинают активно заниматься цифровизацией производственной деятельности. Будут ли железнодорожные операторы встраиваться в этот процесс, на каких условиях, готовы ли они к переходу на цифровые технологии?

— Операторы грузовых вагонов намерены участвовать в этом процессе. Например, в прошлом месяце мы заключили с дочерней компанией РЖД — «Цифровая логистика» соглашение о сотрудничестве в области информационных технологий на железнодорожном транспорте. Согласно этому документу, мы будем совместно расширять функционал электронной торговой площадки «Грузовые перевозки» (ЭТП ПГ) и оперативно обмениваться данными для развития сервиса.

Кроме того, ПГК развивает собственные информационные сервисы. Мы запустили «Личный кабинет клиента», в кото-

ром грузоотправители и грузополучатели могут отслеживать перемещение своего груза в режиме онлайн. Внедряется также система электронного документооборота, которая поможет существенно повысить скорость обмена документами, что положительно отразится на качестве взаимодействия с партнерами. Конечно, новинкой это сегодня уже не является, но необходимо для ускорения процесса оборота вагонов и экономии времени.

Кроме того, в прошлом году ПГК начала работу по переходу на платформу SAP (программное обеспечение для компаний) для автоматизации бизнес-процессов по управлению вагонами. После внедрения этой системы компания повысит скорость обработки информации, а также получит возможность принимать решения на основе более глубокого анализа оперативных данных.

— Железнодорожные компании пытаются оптимизировать свою работу, а грузоотправители испытывают нехватку вагонов. Это результат оптимизации или отголоски запрета на продление срока службы подвижного состава, введенного в 2016 году?

— Да, введенный два года назад запрет продолжает влиять на количество подвижного состава на сети, в том числе и в нашем регионе. Единственным видом подвижного состава, получившим право на продление срока службы, стали платформы. В результате их модернизации спектр грузов, которые можно перевозить на платформах, расширился. В этом смысле 2017 год стал переломным: если раньше мы грузили по 30–40 платформ в месяц на Горьковской железной дороге, то в апреле 2018 года план составлял 170 платформ, а заявки на платформы достигли 200 единиц.

— Сколько сейчас единиц в парке подвижного состава ПГК и как компания справляется с последствиями запрета на продление срока службы?

— Сегодня в управлении ПГК — более 120 тыс. единиц подвижного состава. После введения запрета некоторые эксперты полагают, что оставшегося парка не хватит, и операторы будут активно покупать новый подвижной состав. Но если бы это произошло, мы опять получили бы брошенные, простаивающие поезда на путях. Такая ситуация не приносит пользы никому: ни грузоотправителям, ни грузополучателям, ни операторам, ни РЖД. В результате операторы пошли по пути увеличения эффективности работы того состава, который у них есть. И сегодня

парк, эксплуатирующийся на полигоне Горьковской железной дороги, можно считать оптимальным.

— Получается, что введение запрета, которым поначалу были возмущены все участники рынка, помогло оптимизировать рабочие процессы, убрать лишние парк и эффективнее использовать то, что осталось?

— По оценке ПГК, если сократить простой полувагона на одни сутки, то парка вполне хватает для обеспечения всех заявок грузоотправителей. В нашей компании, в свою очередь, составили производственные циклы каждого типа вагона. Если приводить данные по тем же полувагонам, то анализ показал, что в грузеном состоянии они находятся всего 30% времени, остальные 70% приходится на простой под погрузкой, выгрузкой или в ремонте. И вот эти 70% времени говорят нам о том, что еще есть резерв для работы.

— Какие методы применяют железнодорожные операторы, чтобы повысить эффективность использования подвижного состава?

— Кроме реализации внутренних программ, направленных на повышение производительности подвижного состава, специалисты Нижегородского филиала ПГК всегда прислушиваются к пожеланиям грузоотправителей. Например, нам поступила заявка от нашего ключевого партнера — компании «Мордовцемент». Выяснилось, что им приходится совершать лишние маневры с нашим подвижным составом: во время выработки вагонов мы были вынуждены отправлять их для ремонта на длинные расстояния, что приводило к лишним затратам. Тогда наш филиал и «Мордовцемент» договорились, что предприятие будет формировать группы вагонов на своей станции, а мы — направлять туда мобильную бригаду, которая будет решать вопросы с ремонтом вагонов на месте. Это сократило количество маневровых работ, оборот вагонов и время их простоя в ремонте. И самое главное — мы своевременно обеспечиваем подвижным составом предприятие, что особенно важно в период пиковых погрузок, который начинается в мае и продолжается до глубокой осени. Благодаря этому решению в 2017 году простой вагонов на путях «Мордовцемент» сократился почти на 20%, до 2,7 суток.

Еще одно новое решение — услуга express exit route. Она подразумевает формирование срочного отправительского маршрута на железнодорожных путях. Впервые мы использовали этот метод в ян-

варе-феврале 2018 года, когда Выксунскому металлургическому заводу срочно потребовались два состава под погрузку. Предприятие готово было оплатить железнодорожный тариф за маршрут, если мы снимем составы с Западно-Сибирской железной дороги и с Новолипецкого металлургического комбината и подадим их в Выксу в течение суток. И нам удалось это сделать. Эта новая услуга говорит об уровне сервиса, который мы сегодня можем предложить нашим партнерам.

— «Евроцемент групп», куда входит «Мордовцемент», РЖД и ПГК в 2017 году подписали регламент взаимодействия. Зачем он был подписан и какие условия работы закрепил между вами?

— Подписанный регламент предполагает для каждой из сторон выполнение требований, которые идут сверх договорных отношений между РЖД и «Евроцемент групп», а также между ПГК и «Евроцемент групп». Одно из них как раз касалось работы мобильной бригады, которая должна выезжать к месту ремонта вагонов. Для этого «Мордовцемент» должен накопить у себя не менее 15 вагонов, ПГК берет на себя обязательства по доставке вагонов на предприятие в пиковые нагрузки, а РЖД обязаны подобрать вагоны по направлениям на станции Канаш. Этот регламент и опыт филиала по созданию мобильных бригад отлично зарекомендовали себя, компания планирует внедрить их в работу и в других филиалах.

— С какими результатами Нижегородский филиал ПГК закончил 2017 год? Отразился ли на объемах перевозки промышленного производства в регионе?

— Нижегородский филиал второй год работает с ростом объемов перевозок. В 2016 году мы нарастили объем погрузки на 13%, до 3,8 млн тонн грузов, а в 2017 году — на 26%, до 4,7 млн тонн. По итогам прошлого года наибольший рост зафиксирован при перевозках удобрений — почти в четыре раза. Перевозки промышленных товаров выросли на 53%, цемента и строительных грузов — на 52%, сахара — на 29%, комбикормов — на 28%. Погрузка лома черных

металлов увеличилась на 10%, а черных металлов — на 6%. В первом квартале 2018 года по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года в 11 раз выросла перевозка торфа, вдвое — перевозка промышленного сырья, на 70% — строительных грузов, на 66% — черных металлов. При этом рост перевозок наблюдается по всем видам подвижного состава — это и крытые вагоны, и полувагоны, и платформы. Единственное снижение в 2017 году было зафиксировано при перевозке нефтепродуктов, которое было вызвано объективными причинами. «ЛУКОЙЛ-Нижегороднефтеоргсинтез» проводил плановую остановку установки каталитического крекинга, что повлияло на объемы отгрузки. В целом по итогам 2017 года доля ПГК на Горьковской железной дороге составила 18%, увеличившись за год на 3%.

— Меняется ли география поставок грузов?

— По крупным грузоотправителям, с которыми мы работаем уже не первый год, география поставок не менялась. Выксунский металлургический завод ведет основную отгрузку к местам строительства крупных газопроводов — «Турецкий поток», «Северный поток-2». «ЛУКОЙЛ-Нижегороднефтеоргсинтез» отправляет продукцию в сторону города Высок, откуда осуществляет экспортные поставки. Кроме того, предприятие работает на внутреннем рынке. Сейчас оно увеличивает выпуск светлых нефтепродуктов, в частности самолетного топлива. Эти поставки идут на Московскую железную дорогу, на станцию Космос. «Мордовцемент» отгружает продукцию в регионы Северного Кавказа, Москву и Московскую область и целый ряд других регионов.

Еще одним новым направлением стала перевозка торфа по маршруту от станции Шарья в Костромской области до станции Игитино в Кировской области. На этом направлении разработан график движения сборных поездов и зонных локомотивов, благодаря чему перевозка торфа увеличена со 100 до 300 вагонов в месяц.

Беседовал Андрей Ретин

COMPANY PROFILE

ПЕРВАЯ ГРУЗОВАЯ КОМПАНИЯ

Первая грузовая компания — крупнейший оператор железнодорожных перевозок в России. Входит в железнодорожный дивизион международной транспортной группы Universal Cargo Logistics Holding (UCL Holding). Региональная сеть компании представлена филиалами в 14 городах России, международная — подразделением в Казахстане и совместным предприятием в Финляндии.

Нижегородский филиал ПГК действует на сети Горьковской железной дороги, в зоне ответственности которой находятся 13 субъектов РФ: шесть республик (Мордовия, Чувашия, Удмуртия, Татарстан, Марий Эл, Башкортостан), шесть областей (Владимирская, Нижегородская, Кировская, Свердловская, Рязанская, Ульяновская) и Пермский край.