

Совершенствование управления перевозками как условие развития промышленности Среднего Урала

А. Л. ГРЕДИН, председатель правительства Свердловской области, почетный железнодорожник



В последние годы в связи с ростом промышленного производства в Свердловской области увеличивается объем грузов, требующих перевозки по железной дороге. Предприятия большинства отраслей регулярно сталкиваются с дефицитом подвижного состава. На решение проблемы направлены усилия областных властей, а также всех участников перевозочного процесса: ОАО «РЖД», дочерних компаний-операторов, предприятий — отправителей и получателей грузов.

Роль железной дороги в обеспечении функционирования и дальнейшего развития промышленного комплекса Свердловской области трудно переоценить.

Железнодорожный транспорт является основным видом перевозки руды, металлопроката, крупногабаритной машиностроительной продукции и лесоматериалов. С помощью вагонных перевозок осуществляется более 80 % экспортных поставок лесопромышленного комплекса Свердловской области в среднеазиатские страны СНГ. Железнодорожный транспорт обеспечивает организацию движения в Свердловскую область из соседних регионов сырьевых потоков, необходимых для функционирования перерабатывающих предприятий региона.

От эффективности внутриобластных железнодорожных перевозок зависит стабильность работы промышленных предприятий Свердловской области в рамках выполнения программы внутриобластной кооперации. Приоритетное развитие железнодорожного транспорта является обязательным условием успешной реализации важнейших инвестиционных проектов, особенно в северных районах области.

Объем грузов растет

В настоящее время промышленный комплекс Свердловской области постепенно выходит из кризиса, демонстрирует высокие темпы прироста объемов производства. Увеличивается выпуск продукции, что ведет к росту потреб-

ностей в увеличении объемов погрузки. В первом полугодии 2011 г. общая стоимость отгруженной промышленной продукции по полному кругу организаций составила 602,3 млрд руб., что на 31,4 % больше уровня аналогичного периода 2010 г. Потребности машиностроительных предприятий Свердловской области — основных потребителей услуг по грузоперевозкам (ОАО «Уралмашзавод», ОАО «Уралхиммаш» и др.) в ближайшие годы будут возрастать. Улучшается экономическая ситуация в химической промышленности. Нарастают объемы поставок продукции деревянного домостроения и лесохимической продукции.

Перспективные планы развития промышленных предприятий предусматривают ввод в эксплуатацию новых производственных мощностей, что потребует соответствующего наращивания перевозочных мощностей.

По отраслевым прогнозам, к 2015 г. в регионе увеличатся объемы перевозок железнодорожным транспортом:

- в лесопромышленном комплексе — на 38 %;
- в химической промышленности — в 2,4 раза.

В соответствии с прогнозом социально-экономического развития Свердловской области в ближайшие 3 года ожидается дальнейший рост производства важнейших видов промышленной продукции: железорудного сырья и концентратов, нерудных строительных материалов, готового проката черных металлов, стальных труб, пиломатериалов.

Проектом программы развития промышленности строительных материалов в Свердловской области на период до 2020 г. предусмотрен ввод в эксплуатацию дополнительных производственных мощностей по выпуску цемента в объеме до 2 млн т, нерудных строительных материалов (5 млн т), сборных железобетонных конструкций и теплоизоляционных материалов (около 1 млн куб. м), листового стекла (20 млн кв. м) и другой продукции.

Однако рост промышленного производства области может усугубить проблему, связанную с нехваткой грузового подвижного состава.

В ситуации дефицита

Годовая потребность для транспортировки продукции и сырья только у лесопромышленного комплекса области составляет около 30 тыс. единиц подвижного состава, включая полувагоны, крытые вагоны, щеповозы, контейнеры и платформы, в том числе около 8 тыс. единиц для перевозки круглого леса, 12 тыс. единиц для перевозки пиломатериалов, 10 тыс. единиц для перевозки фанеры, ДСП, щепы и прочей лесопроductии.

Предприятия российских железных дорог оказались, судя по всему, не вполне готовы к этому росту потребностей промышленности в грузоперевозках. Проблема с обеспечением промышленных предприятий подвижным железнодорожным составом не нова, однако она никогда не носила катастрофического характера. В последнее же время ситуация чрезвычайно обострилась, особенно в лесопромышленном комплексе — в сфере экспортных поставок и внутриобластных перевозок грузов. Большинство отправителей лесных грузов — небольшие предприятия, находящиеся на тупиковых железнодорожных ветках. К тому же в стоимости готовой лесопроductии велика доля железнодорожного тарифа: удорожание продукции в за-



В. И. Якунин, президент ОАО «РЖД», во время визита на Средний Урал. Август 2011 г.

висимости от ее вида и маршрута составляет от 18 до 212 %.

По данным Уральского союза лесопромышленников, в сентябре-октябре текущего года потребности грузоотправителей для исполнения контрактов на поставку лесоматериалов как на внутренний, так и на внешний рынки будут удовлетворены не полностью. Заявки на подачу вагонов не согласовываются. Существующие частные компании-перевозчики отказываются от заключения договоров на перевозку сравнительно дешевых лесных грузов. Предприятия железной дороги ведут работу по передаче специализированных вагонов-щеповозов в другие регионы. Тарифная политика ОАО «Российские железные дороги» не способствует развитию внутриобластных перевозок.

Из-за нескоординированных действий партнеров, неравномерности прибытия вагонов с сырьем, неразвитости логистики обострилась проблема, касающаяся выгрузки и подачи порожних вагонов на предприятиях горно-металлургического комплекса.

Трудности в связи с неритмичностью поставки железнодорожного подвижного состава, особенно железнодорожных платформ для перевозки негабаритных грузов, в том числе на экспорт,

испытывают предприятия машиностроения. Например, у ОАО «Уралмашзавод», которому для отгрузки бурового оборудования государственным заказчиком ежемесячно необходимо 80 штук платформ, потребность в подвижном составе увеличилась в полтора раза. Затруднено получение вагонов прикрытия для перевозки опасных грузов. Кроме того, сроки подачи вагонов увеличиваются из-за практики применения повышающих коэффициентов и необходимости заключения дополнительных соглашений на железнодорожные перевозки по отдельным направлениям.

Потребность в подвижном составе на ряде предприятий возросла настолько, что руководство ОАО «НПК „Уралвагонзавод“» обсуждает вопрос об организации собственной грузовой перевозочной компании, которая может в дальнейшем занять свою нишу на рынке грузовых перевозок в Свердловской области.

Издержки монополии

Предприятия химического комплекса отмечают следующие общие для промышленности области проблемы работы с ОАО «РЖД»:

- ежегодный рост тарифов на перевозки и другие услуги (перевозку от-

дельных категорий грузов выгоднее осуществлять автомобильным транспортом);

- требование 100 %-ной предоплаты, что весьма проблематично с учетом острого дефицита оборотных средств на предприятиях;

- затянувшаяся реорганизация железнодорожного ведомства, постоянная смена зон ответственности, увеличение количества договоров, длительные сроки подписания документов, бюрократизация, слабая оптимизация предоставления услуг;

- снижение качества работы, негибкая политика: низкая скорость доставки, отсутствие индивидуального подхода к клиентам, закрытие в целях экономии станций, удобных для доставки грузов предприятиям;

- подача вагонов, требующих ремонта, несвоевременная подача вагонов, отсутствие необходимого подвижного состава и малотоннажных контейнеров (ОАО «Калиновский химический завод», ОАО «Уралхимпласт», ОАО «Концерн „Калина“», ЗАО «Русский хром 1915», ОАО «Уральский завод автотекстильных изделий», ОАО «Белоярская фабрика асбокартонных изделий», ООО «Завод „Медсинтез“»);

- срыв сроков подачи вагонов, несвоевременные отправки, срыв сроков

доставки грузов (ОАО «Завод „Уралтехгаз“, ФГУП «Серовский механический завод»);

- отсутствие обратной связи (грузоперевозчик не информирует о возникающих сложностях до тех пор, пока это не инициируется потребителем);
- чрезмерная централизация выполнения начально-конечных операций на станции «Свердловск-товарный», перекладывание обязанностей по оформлению отгрузочных документов на заказчика (ОАО «Уральский завод РТИ»).

Все перечисленное приводит к срыву поставок и усложнению выполнения плана отгрузок, к увеличению расходов на перевозки и стоимости конечной продукции, а при необходимости ремонта вагонов — к дополнительным трудозатратам со стороны предприятия.

По мнению руководителей промышленных предприятий, основная причина существующих недостатков в организации работы предприятий ОАО «РЖД» — монополия на предоставляемую услугу, что изначально ставит промышленников в зависимость от поставщика услуг.

Проблема решается

В настоящее время принимаются меры, направленные на преодоление кризисной ситуации.

На промышленных предприятиях Свердловской области ведутся работы по ремонту и реконструкции подъездных путей. Например, ООО «ВИЗ-Сталь» в течение 2011 г. планирует провести реконструкцию железнодорожных путей и оснастить железнодорожное депо новым подъемно-транспортным оборудованием на общую сумму около 2 млн руб. ОАО «Уральский завод РТИ» ежегодно проводит ремонты стрелочных переводов, частичную замену шпал и скрепленных на своих подъездных путях.

Свердловской железной дороге — филиалу ОАО «РЖД» — для решения проблемы предстоит:

- ввести в практику индивидуальный подход к клиентам;
- закрепить за предприятиями определенных менеджеров;
- ввести гибкую тарифную политику (учитывать объемы, частотность и сезонность заказов);
- повысить скидку от железнодорожного тарифа в вагонах парка ОАО «РЖД» по действующему прейскуранту 10-01 при использовании вагонов Первой и Второй грузовых компаний;
- разработать систему стимулирования и скидок для постоянных клиентов

с целью увеличения объемов перевозок;

- оптимизировать документооборот и договорную работу;
- повысить надежность работы программы «ЭТРАН»;
- обновить и пополнить парк вагонов.

Кроме того, необходимо сохранить практику предоставления предприятиям подвижного состава под грузовые операции без взъясания платы за пользование вагонами. Для обеспечения поставок щепы на целлюлозно-бумажные предприятия области и производителям ДСП и ОСП на территории Свердловской области должен быть сохранен парк специализированных вагонов-щеповозов в количестве не менее 20 единиц.

Компаниям-грузоперевозчикам в реализации собственной тарифной политики предстоит учитывать необходимость развития внутриобластной кооперации. Мы рассчитываем, что Вторая грузовая компания обеспечит заключение договоров на оперативное предоставление подвижного состава для предприятий оборонно-промышленного комплекса Свердловской области. Кроме того, союзам и ассоциациям работодателей предстоит заключить соглашение о сотрудничестве в организации перевозок со Второй грузовой компанией и с другими компаниями-грузоперевозчиками.

В правительстве Свердловской области сейчас рассматривается вопрос о

создании областного оператора грузовых железнодорожных перевозок. Его появление может сгладить остроту ситуации.

Проблема нехватки подвижного состава общая: она касается и грузоотправителей с грузополучателями, и железнодорожников. Сегодня в рабочем парке страны более 1 млн 100 тыс. вагонов, это больше, чем 5–6 лет назад. Однако многие из них стоят: простой вагонов увеличился в 3–4 раза.

Во времена СССР действовал запрет на встречные перевозки грузов. Если спички производились на Дальнем Востоке, с Урала их туда не везли, так же как щебеночный груз не доставляли в Москву из регионов, поскольку область располагает своими карьерами.

Сегодня оператор и грузоотправитель сами вправе решать, куда, кому и как везти груз. Оператору важна плата за услуги, а для собственника главное, чтобы вагоны не простаивали и приносили прибыль. Отсюда хаотичное движение подвижного состава.

В сложившейся ситуации и грузоотправители, и операторы подвижного состава должны четко согласовывать все эти перевозки. Пропускные способности станций, погрузочных фронтов требуют увеличения, однако эту задачу невозможно решить одновременно: только на Свердловской железной дороге более 400 станций.

Проблемы, с которыми мы сейчас сталкиваемся, разрешатся, если мы будем работать над ними сообща.

