

Михаил Рубцов: Отрабатываем общую технологию с портом



ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Владимир Тихов

С минувшего лета наметился ощутимый рост грузовой работы на станции Таганрог. Об этих изменениях с погрузкой и выгрузкой, о взаимодействии с предприятиями – клиентами ОАО «РЖД» мы попросили рассказать заместителя начальника станции Таганрог по грузовой и коммерческой работе Михаила Рубцова.

– Особенно возросли объемы перевалки угля, поступающего в Таганрогский порт, иных экспортных грузов. Заметно увеличился и вагонооборот на пригранично-передаточной станции Марцево, входящей в Таганрогский железнодорожный узел: там за восемь месяцев погрузка возросла почти в два раза по сравнению с прошлым годом. Увеличились объемы выгрузки не только экспортного угля. Стало больше поступать мазута на терминал судоремонтного завода: в 2009-м выгружали 60 тысяч тонн ежемесячно, а в нынешнем – 98 тысяч тонн.

– Как обстоят дела с местными клиентами – заводами?

– В нынешнем году постепенно наращивает обороты Таганрогский металлургический завод как по выгрузке, так и погрузке. Со второго квартала в целом пошел прирост и на других заводах. Положительная динамика прослеживается даже у проблемных предприятий. Например, у «Красного котельщика», на подъездном пути которого работают три контрагента, а в номенклатуре груза преобладают черные металлы; там среднесуточный поток с начала года составляет уже 80-120 вагонов.

– Еще какие-то тенденции прослеживаются?

– Возрос объем работы на приграничной с Донецкой дорогой станции Марцево, куда поступают черные металлы, прибывающие с территории Украины, и откуда они потом развозятся поездами во многие

регионы РФ. В последние месяцы здесь увеличилась отправка грузов на Дальний Восток – это связано со строительством объектов для проведения международного саммита в 2012 году.

А вот импорта сейчас почти нет. Такая ситуация сложилась еще в прошлом году. Возможно, грузы появятся в зимнее время, когда речные артерии будут закрыты для навигации. Скажем, бентонитовая глина в небольших объемах. Но это на перспективу – их пока никто не подтверждает.

– Конец лета и начало осени для станции выдались особо напряженными. Какие трудности возникали, как удавалось их преодолеть? Приходится ли ныне что-то менять в технологии, учитывая динамику грузопотоков?

– При росте грузовой работы, вагонопотоков требовалось усиление маневровых средств для обработки прибывающих составов, формирования поездов. Стало больше работы по уборке и подаче вагонов на подъездных путях, что всегда влечет дополнительные эксплуатационные затраты.

По нашим заявкам дирекция перевозок выделяла дополнительные маневровые локомотивы. Усовершенствовали технологическую цепочку. Все это помогло справиться с возросшими объемами.

Сейчас можно прогнозировать рост по отдельным номенклатурам грузов в четвертом квартале: обычно в конце года «закрываются» все договоры, и предприятия спешат отгрузить свою продукцию. Уже идут интенсивно поставки на «Тагмет» чугуна, компонентов для изготовления стали – марганца, ферросплавов, металлолома. А

вот в порту, если говорить о согласованных заявках, имеются «переходящие» из одного месяца на другой грузы скорее всего по причине дефицита подвижного состава на Западной-Сибирской дороге.

Так или иначе приходится учитывать в нашей работе различные изменения грузопотоков. Допустим, еще вчера было падение объемов, а уже завтра возможен рост – и мы должны быть ко всему готовы. Например, после упрощения таможенных процедур наметились партии экспортного зерна из Казахстана. Оно теперь приходит на перевалку и в Таганрог.

– Хорошо видно на примере ТАГАЗа, что изменившаяся на крупном заводе ситуация может повлиять и на объемы контейнерных перевозок.

– Не так давно мы принимали каждую неделю по 5-6 контейнерных поездов с комплектующими для сборки автомобилей. Сейчас с этим затишье: случается, приходят один-два таких поезда за неделю и столько же отправляем порожних контейнеров. На Таганрогском автозаводе возник ряд проблем с зарубежными партнерами. Словом, ТАГАЗ не работает на полную мощность, как раньше. Надеемся, у них все в ближайшее время утрясется.

– У каждой припортовой станции – свои особенности. Как складываются у вас взаимоотношения со стивидорами?

– В целом ежедневное взаимодействие с портом налажено. Но и трудности есть. Бывает, возникают задержки с выгрузкой нефтепродуктов из-за несвоевременного подвода флота. Осенью выгрузка становится проблема-

тичной по иной причине: с наступлением холодов слив идет не два часа, как летом, а шесть-восемь, а при морозах – все 12 часов, вследствие загустения топлива. Зато объемы перевалки такого груза просчитываются портовиками сейчас более точно.

Нужно отметить, что ситуация в целом стала лучше. По крайней мере, нет такого, как было 3-4 года назад, когда в адрес порта, где не хватало соответствующих емкостей, шло накопление под выгрузку, и на станции стояло до 200 цистерн с мазутом. А флот не мог подойти из-за тяжелой ледовой обстановки, и проводка судов от Керченского пролива занимала 24-30 часов при нормальном шестичасовом ходе.

– Есть ли технологические трудности при взаимодействии с портовиками?

– Мы, согласно договорным обязательствам, подаем в порт и убираем вагоны с фронтов погрузки-выгрузки маневровым локомотивом ОАО «РЖД». Это происходит при наличии двух локомотивов Таганрогского порта, имеющих право совершать маневровые операции. Но портовики по каким-то своим соображениям те локомотивы почти не используют.

Кроме того, находящийся на балансе порта один из подъездных путей, где подачу и уборку вагонов мы осуществляем своим локомотивом, тупиковый и не совсем удобный. Поэтому приходится маневры делать лишний раз и держать в резерве определенное число цистерн – чтобы избежать последующих претензий к железной дороге по несвоевременной подаче и уборке вагонов.

Есть проблема и сохранности подвижного состава: в

Таганрогском порту повреждаются полувагоны при выгрузке. Но у нас все равно меньше таких повреждений, чем у многих коллег. Наши смежники используют грейферы более легкие, чем в большинстве портов – массой не более трех тонн.

– Какова ситуация с вагонопотоками, которые идут по приграничному стыку на Донецкую дорогу и в обратном направлении, какова общая тенденция этих грузоперевозок?

– Порой время обработки таких вагонов зависит от количества документов: бывает, приходится несколько «бумаг» на одну единицу подвижного состава. Стараемся избежать задержек; помогает, что от нас идут на Украину транзитом порожняки по отдельным маршрутам и аналогично возвращаются. Прибывшие с Украины порожние поезда стоят у нас полтора-два часа и после смены локомотивных бригад уходят в направлении на Лихую. А груженые – гораздо дольше, в связи с временными затратами на таможенные процедуры.

С Украины сюда в основном идут поезда с металлами и стройматериалами, в том числе щебнем для строительства олимпийских объектов (на Веселое, Сочи). Объем перевозок этих строительных грузов летом возрос. А с начала осени, ввиду отсутствия подвижного состава на территории Украины, массовый вывоз оттуда замедлился. С Донецкой дороги на Веселое в августе пришло около 600 вагонов с гранитным щебнем, а в сентябре – в два раза меньше. Не исключено, что данный поток в начале следующего года вновь пойдет по нарастающей.

