

Олег Колобов: Сегодня густо – завтра пусто...

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Владимир Тихов

Неравномерности грузопотоков можно избежать, если специалисты единого логистического центра Новороссийского транспортного узла возьмутся за дело всерьез. Правда, этот центр еще нужно создать. А пока здешним станционникам в своей повседневной работе приходится непросто. Об этом мы беседуем с начальником станции Новороссийск Олегом Колобовым.

– Реалии сегодняшнего дня заставляют железнодорожников действовать более гибко, чем в прошлые годы. Как обстоит дело с этим сейчас, в условиях меняющейся тенденции грузопотоков?

– Наверное, любые перемены влекут за собой новые технические и технологические решения. В частности, не секрет, что у нашей припортовой станции – свой «коэффициент сезонности» грузоперевозок. Например, к началу июня намечился спад объемов черных металлов и лесных грузов; зато уходящим летом в целом ожидается рост объемов инертных строительных материалов – увеличились потоки импортного цемента.

К тому же Большой Новороссийский тоннель будет закрыт на ремонт скорее всего с начала 2009 года и пропуск поездов будет осуществляться по одному тоннельному пути – максимум 26 пар поездов. Сейчас мы можем пропускать в среднем до 30. Несмотря на предстоящие сложности, уверен, одолеем все поставленные перед нами задачи. Каким образом? После реконструкции всего тоннельного комплекса на этом участке планируются три пути – тогда и грузы без проблем «разъедутся». Даже при ощутимом наращивании объемов.

Другая важная особенность: за последние 30 лет здесь коренным образом менялось соотношение погрузки и выгрузки, о чем говорит статистика. Скажем, в конце 70-х доля выгрузки преобладала над погрузкой – 58 процентов от всего грузооборота, в 1991-м это преобладание составило пиковую величину – более 73 процентов. Затем соотношение погрузки-выгрузки стало выравниваться, а с середины 90-х наблюдался стабильный рост грузооборота за счет увеличения выгрузки. С начала прошлого года зафиксирован заметный рост погрузки. Соотношение такое: ежедневно мы выгружаем более тысячи



вагонов, а грузим 450. Кроме того, ныне у нас как никогда много сортировочной работы – еще одна особенность, которой раньше не было.

В связи с планируемым увеличением грузопотоков по Новороссийскому узлу (до 40 млн тонн к 2020 году) уже сейчас приходится думать над пересмотром технологии работы станции, чтобы можно было обеспечить максимально высокую интенсивность эксплуатационной деятельности.

– Что даст строительство дополнительного приемоправочного парка Б, обустройство второго главного пути на участке Кирилловский – парк Б?

– Без него мы просто не осилим те объемы грузов, которые к нам будут направлены. Основное назначение нового парка Б – прием, формирование и отправление грузовых поездов из вагонопотоков перегрузочных комплексов, примыкающих к паркам А и «Портовый», за исключением Центрального и Юго-Восточного районов порта. В парке Б будет осуществляться прием маневровых передач, накопление составов и отправление их со станции в обход парка «Нижний». А тот груз, что зарождается в Юго-Восточном районе порта, будет уходить через «Нижний». Самое слабое на сегодня место нашей станции – неразвитая четная горловина последнего, ведь оттуда отправляем весь порожняк.

– Какие проблемы во взаимоотношениях с местными предприятиями-клиентами невольно «подталкивают» к развитию Новороссийского узла?

– Те же, что и у нас, – мно-

гие предприятия Новороссийска активно развивают свои производственные мощности, но им тоже мешает «зажатость» территории. Пример: парк «Восточный» – очень «стесненное» место, а цементники также там наращивают объемы и значит, от заводов «Новоросцемента» будет возрастать отправка продукции. Кроме того, придется развивать и удаленную от Новороссийска станцию Тоннельная – тамошние цементники тоже «развернулись». В общем, мы снова оказались перед необходимостью очередного развития как всего транспортного узла, так и прилегающей к городу железнодорожной инфраструктуры. «Плодов» недавней реконструкции нашей станции уже недостает многим участникам перевозочного процесса, в частности, нашим местным клиентам.

– Как сейчас выстраивается взаимодействие с портовыми, есть ли трудности и грядут ли какие-то изменения?

– Наши отношения с ОАО «НМТП» становятся все более партнерскими, с нашим мнением портовики считаются. Вероятно, эта тенденция усилится, как только произойдут некоторые подвижки с направлением отдельных грузопотоков да начнут расти объемы контейнерных перевозок. Иное дело, если сегодня вагонов на пути, как говорится, густо, а завтра пусто... Ведь если нет запланированной погрузки, то не наполняется, как надо, казна «РЖД», поскольку на погрузке зарабатываем, условно говоря, рубль, а на выгрузке – от силы 10 коп. Тем не менее, важна и выгрузка для южных портов, для самих железнодорожников: если у нас на побережье она приостановится – в других регионах РФ сразу за-

тормозится погрузка угля и генеральных грузов, на СКЖД и соседних дорогах вновь появятся «брошенные» поезда.

Любой клиент-собственник, независимо от проблем железнодорожников и портовиков, хочет минимизировать порожний пробег своего подвижного состава. Поэтому, на мой взгляд, одним из проблемных вопросов в организации с арендованным или собственным составом является наличие внутристанционных перевозок порожних вагонов после выгрузки в пределах близлежащих портов и – дальнейшей погрузки на подъездных путях как портовиков, так и примыкающих парков.

– Об этой проблеме вы говорили на одном из апрельских совещаний «РЖД» в Москве. В чем ее суть, и какие способы ее разрешения?

– Ежедневно не менее 1300 вагонов мы возим из парка А на терминалы и подъездные пути. При этом 30-40 вагонов приватного парка после выгрузки ежедневно заявлялись грузотправителями под погрузку на станционные пути встречным потоком, а самих собственников подвижного состава у нас около 20. Выходит, мы тратим три часа лишь на то, чтобы «выбрать» несколько десятков вагонов и долго «держим» сотни. Час работы маневрового локомотива обходится в 1200 рублей. Получается, на территориально разбросанной станции одного топлива «сгорает» на 3-4 тысячи рублей, при этом мы зарабатываем сущие копейки. Вывод: подобные операции отрицательно сказываются на эксплуатационной работе станции Новороссийск и в целом не выгодны компании «РЖД», находящейся в заложниках у нынешнего законодательства.

На сегодня отсутствует нормативно-правовая база, ограничивающая прием заявок от клиентов на внутриванционные перевозки порожняка. Впрочем, также, по сути, неправомерно требование грузополучателей, грузоотправителей в обеспечении «сдвоенных операций» – по выгрузке и погрузке – в пределах одного портового района. Бизнес не должен приносить прибыль лишь одной стороне! Мы предложили сосредоточить внимание на максимальном использовании вагона под сдвоенные операции на местах выгрузки. При этом, считаю, нужно и можно минимизировать маневровые передвижения, связанные с переподачей вагонов из одного в другой район порта. Конечно, для решения данного вопроса надо решить целый спектр задач, связанных как с оптимизацией транспортных потоков, так и с техническими, технологическими возможностями стивидоров.

Вот тут и возникает необходимость в создании единого логистического центра Новороссийского транспортного узла. С его помощью можно было бы обеспечить некий баланс интересов сторон перевозочного процесса, качественное планирование погрузки импортных грузов, свести на нет «брошенные» поезда, сократить время передачи грузовых единиц с одного вида транспорта на другой и таможенных процедур, рационально загрузить существующие мощности всей транспортной инфраструктуры.

Создание такого центра также способствовало бы повышению качества и расширению перечня услуг, оказываемых при транспортировке грузов по принципу «от двери до двери».