

ТУПИКОВАЯ СИТУАЦИЯ

ПРОБЛЕМА С ВЫВОЗОМ УГЛЯ, СКОПИВШЕГОСЯ НА СКЛАДАХ В КУЗБАССЕ, В ОКТЯБРЕ ВЫШЛА НА ОБЩЕРОССИЙСКИЙ УРОВЕНЬ

Президент РФ Дмитрий Медведев 11 октября поручил вице-премьеру Сергею Иванову совместно с Минтрансом и РЖД в трехдневный срок проблему решить. Поручение было дано через три дня после обращения губернатора Кемеровской области Амана Тулеева к руководству страны с предупреждением о возможной приостановке работы угольных компаний.

Мрачный прогноз

О критической ситуации, сложившейся в области, Аман Тулеев известил телеграммами председателя правительства Владимира Путина, его заместителя Игоря Сечина, федеральные Минтранс и Минэнерго.

«Отставание от графика вывоза угля выросло до 2,8 млн т, или 19% месячного объема добычи. В результате остатки угля на складах угольных компаний Кузбасса достигли 13 млн т, что более чем вдвое превышает нормативный уровень».

Прогноз развития событий прозвучал угрожающе: «Произойдет вынужденное резкое сокращение объемов добычи угля вплоть до полной приостановки угольных компаний, для расчистки переполненных складов потребуются вывод в вынужденный простой до 50 тыс. работников угольных предприятий, при этом сократится их средний заработок до 2/3 тарифа». Сокращение налоговых поступлений в региональный бюджет в случае развития такого сюжета может быть оценен более чем в 16 млрд руб. в год.

Тема транспортного коллапса на подъездах к складам угольных компаний была поднята властями Кузбасса еще летом, а сами угольные компании... никогда и не переставали выражать недовольство железнодорожниками. Проблема доставки грузов хорошо известна каждому — по фильмам советских времен, по воспоминаниям времен перестройки, постперестроечных лет; именно она привела к реформированию в сфере грузовых железнодорожных перевозок.

«Эпоха перемен»

Сегодня реформа вступает в решающую фазу. Напомним, что первые этапы преобразований в отрасли привели к образованию частных компаний-операторов, обладающих

собственным подвижным составом. Появление на рынке новых игроков положило начало «формированию конкурентной среды в грузовых перевозках по железной дороге» (смысл реформы), которые еще пять лет назад были полностью монополизированы. Сегодня на повестке дня встает вопрос реформирования именно грузового сегмента деятельности.

И вот результат: в Кузбассе в ходе реформирования РЖД появилось огромное количество собственников подвижного состава, которые не координируются между собой. «230 собственников подвижного состава оголтело командуют в Кузбассе, раньше был один — РЖД. Теперь вагоны стоят по пять суток, пути забиты. Это продолжается в течение полугода», — характеризует ситуацию Аман Тулеев.

Собственно говоря, в РЖД признают факты сокращения отгрузки, хаоса и дезорганизации. Но переносят ответственность на заказчиков: «Грузоотправители привлекают вагоны различных операторских компаний без учета перерабатывающей способности станций. Хаотичное поступление частных вагонов в Кузбасский регион Западно-Сибирской железной дороги (ЗСЖД) ведет к нерациональному использованию инфраструктуры, потерям тяговых и маневровых ресурсов, непроизводительному использованию сортировочных мощностей из-за переработки одиночных вагонов, увеличению порожнего пробега собственных вагонов и встречному перемещению», — заявлял в середине сентября первый заместитель начальника ЗСЖД Александр Бородач.



Реформе – завершение или стоп?

Конец беспорядку, видимо, может прийти лишь с завершением этапа реформирования. Суть новации дня — выделение из состава РЖД дочерней грузовой компании, которая, как планируется, наравне с частными компаниями займется операторским бизнесом.

Либо, наоборот, — по предложению Тулеева — после приостановления процесса реформирования и передачи всех функций управления движением одному собственнику — РЖД.

И в том, и в другом случае — «в одни руки». В середине октября глава РЖД Владимир Якунин провел совещание в Красноярске, на котором присутствовали руководители четырех регионов, руководители Торгово-промышленной палаты в Красноярске, представители РСПП, сельхозпроизводителей, Законодательного собрания, правоохранительной системы. Президент РЖД согласился, что ситуация требует особого контроля. В данный момент — с его слов — она была стабилизирована. В компании создана специальная оперативная группа, которая в круглосуточном режиме будет взаимодействовать и с регионами, и с грузовладельцами, в том числе средними и небольшими, для того чтобы не допускать сбоев.

Частное мнение

Тем временем руководители отделов (управлений) поставок угольных компаний относятся к заявлениям руководства РЖД весьма сдержанно:

— Сколько я работаю — проблема остается прежней. Уголь необходимо загрузить и довести до предприятия. Но не хватает вагонов. Впрочем — зачастую вагоны, погруженные углем, простаивают трое-четыре суток в ожидании локомотива, — говорит руководитель управления поставок одной из крупнейших компаний Кузбасса. — Время идет, а ситуация не меняется. Только вчера уголь шахты простоял трое суток в вагонах в ожидании локомотива.

— **Действительно — проблема «с бородой», знакома еще с советских времен. Неужели нет никакого решения?**

— Мы делали предложение. У нас имеются свои локомотивы, свой железнодорожный цех, собственное погрузочно-транспортное управление. Мы могли бы возить груженные вагоны своими локомотивами. К сожалению, предложение даже не подлежало обсуждению. А ведь прецеденты в России имеются! Сегодня в Якутии предприятие собственными локомотивами доставляет составы с продукцией. Как-то пришли к согласию с РЖД. Да что Якутия! В

**ЗА ДЕВЯТЬ МЕСЯЦЕВ
2011 ГОДА, ПО ДАННЫМ
ДЕПАРТАМЕНТА
УГОЛЬНОЙ
ПРОМЫШЛЕННОСТИ
И ЭНЕРГЕТИКИ
КЕМЕРОВСКОЙ ОБЛАСТИ,
ДОБЫЧА УГЛЯ В РЕГИОНЕ
ВЫРОСЛА НА 2,2% И
СОСТАВИЛА 139,4 МЛН Т,
В ТОМ ЧИСЛЕ 36,5 МЛН
Т УГЛЯ КОКСУЮЩИХСЯ
МАРОК. ПО ТЕМ ЖЕ
ДАННЫМ, ОТГРУЗКА
СОКРАТИЛАСЬ
НА 0,3 МЛН Т И
СОСТАВИЛА 135,5 МЛН Т,
В ТОМ ЧИСЛЕ
НА ЭКСПОРТ — 63,1 МЛН Т
ПРОТИВ 59,2 МЛН Т
ЗА АНАЛОГИЧНЫЙ
ПЕРИОД 2010 ГОДА**

свое время Кузнецкий металлургический комбинат возил агломерат с Абагурской аглофабрики своими локомотивами. Запсиб — возил через весь город миксеры с жидким чугуном. Понимаю, было другое время, другая обстановка... Но лично я, работая в других отраслях промышленности, всегда отлично понимал, что любому производителю «далеко уходить» от железной дороги невозможно. Крайне желательно каким-то образом иметь ее в надежных партнерах, учредителях, сотоварищах и что-то в этом роде.

— За просроченное время доставки вы вправе выставить штрафы?

— Действительно, предъявляем, когда срок доставки превышен по нормативам. Но нормативный документ составлен, с моей точки зрения, с большими предпочтениями для РЖД. Срок доставки от станции к

станции, находящейся на расстоянии около 35 км, к примеру, составляет по нормативу трое суток.

— Ситуация вынуждает предприятия держать огромный запас продукции на складах?

— Сегодня это один из самых обсуждаемых вопросов: какой норматив продукции должен находиться на складах. Учитывая, что срок доставки вагонов, согласно нормативному документу с РЖД, составляет трое суток, на складах обогатительных фабрик должно бы иметься место для складирования угля объемом потребления до пяти суток. Сами понимаете, насколько это затратно и неудобно. Вероятно, придем к этому, если ситуация будет усложняться.

Продолжение следует

Поиском текущих вариантов решения проблемы увлеченно занима-

ются многие угольные предприятия. Кое-кто не скрывает, что дела идут неплохо, благодаря «отлаженным, дружеским отношениям с РЖД». Другие, при помощи администрации области, попросту ищут варианты сохранения угольных запасов в целостности и сохранности, перегоняя их из заполненных складов в полупустые. «УК», со своей стороны, полюбостраивал насчет «якутских инициатив».

— У нас также имеются проблемы и с вагонами, и с локомотивами, — отметила Наталья Владимировна Суворова, пресс-секретарь ОАО «ХК «Якут-уголь» («Мечел»). — Впрочем, в чем причина задержки, точно неизвестно, никто не докладывает, была ли линия перегружена, или машиниста не нашлось, или транспорта не было.

Наталья пообещала уточнить информацию об использовании локомотивов предприятиями региона и обслуживании их силами угольщиков, о чем, разумеется, мы расскажем — но позже.

А завершить материал, как ни странно это прозвучит, хочется на позитивном настрое. Трудная ситуация дня ярко свидетельствует о подъемном состоянии угольной отрасли! Ведь вот что говорил начальник Западно-Сибирской железной дороги Александр Целко в феврале 2006 года (заметьте — докризисного, благополучного): «400 миллионов мы не досчитались в январе. Чтобы свести концы с концами, заняли деньги, увеличили кредиторскую задолженность, которую нужно будет погашать, и сейчас буквально бегаем в Кузбассе за каждым камушком, чтобы погрузить и все увезти. Дай бог, что вроде бы у них все налаживается, и температуры пошли потеплее, и угледобыча пошла, и сейчас мы вышли на уровень 7300 тонн ежесуточной погрузки, но и этого мало».

Сравните: «За 9 месяцев 2011 года на железных дорогах погружено 216,2 млн тонн угля», — сообщил первый вице-президент компании Вадим Морозов на видеоселекторном совещании, посвященном вопросам обеспечения объектов ЖКХ и электроэнергетики топливом для отопительного сезона.

Что явно доказывает: угольная отрасль, а с ней, видимо, весь Кузбасс — вне кризиса.

Леонид АЛЕКСЕЕВ

