

УДК 656.2

**Семенова Яна Владимировна**

*Магистрант кафедры менеджмента, маркетинга и сервиса
Байкальский государственный университет
Иркутск, Россия*

ОСНОВНАЯ ПРОБЛЕМА ПЕРЕВОЗКИ УГЛЯ В ЭКСПОРТНОМ НАПРАВЛЕНИИ И ПУТИ ЕЁ РЕШЕНИЯ

Аннотация. В статье рассматривается проблема угольных компаний в вопросе организации перевозок угля в международном сообщении через порты и пограничные переходы Дальнего Востока в текущих рыночных условиях, на примере Общества с ограниченной ответственностью «Востсибуглесбыт». Приводятся предложения по совершенствованию механизмов работы с ОАО «РЖД» в данном направлении в условиях роста грузовых перевозок и повышения загрузки существующих мощностей железнодорожной инфраструктуры.

Ключевые слова: угледобывающие предприятия, отгрузка угля, экспорт, заявки на перевозку, ОАО «РЖД».

Iana Y. Semenova

*Master student of the Department of Management, Marketing and Service
Baikal State University
Irkutsk, Russia*

THE MAIN PROBLEM OF CARGO TRANSPORTATION IN THE EXPORT DIRECTION AND WAYS OF ITS SOLUTION

Abstract. The article considers the problem of coal companies in the organization of coal transportation in international traffic through ports and border crossings of the Far East in the current market conditions, using the example of Vostsibuglesbyt Limited Liability Company. Suggestions are made for improving mechanisms for working with Russian Railways in this direction in the context of increased freight traffic and increased utilization of existing railway infrastructure capacities.

Keywords: coal mining enterprises, coal shipping, export, applications for transportation, JSC Russian Railways

Российский рынок угля оказывает большое влияние на экономику страны. В настоящее время в России находится более одного триллиона тонн этого ресурса. По расчетам экспертов этих запасов должно хватить на пятьсот лет жизни. Добыча данного продукта осуществляется в двух округах России: Сибирском и Дальневосточном, а крупнейшим центром потребления российского угля является Восточная Азия. В условиях увеличения экспортируемых объемов компании сталкиваются с рядом проблем, связанных с отгрузкой угля через порты и

пограничные переходы Дальнего Востока. Актуальность решения таких проблем обусловлена возможностью увеличения доходности угледобывающих предприятий от экспортных поставок, а также упрощением механизмов работы ОАО «РЖД» в данном направлении перевозок.

Одной из российских компаний, экспортирующих уголь в Японию и Китай является ООО «Востсибуглесбыт». Это компания-поставщик энергетических углей ООО «Компания «Востсибуголь», добываемых на шести угледобывающих предприятиях и отгружаемых с пяти станций Восточно-Сибирской железной дороги, а именно: со станции Тулун, Азей, Касьяновка, Черемхово и Усть-Илимск, а также со станции Ирбейская, находящейся на Красноярской железной дороге, что делает ООО «Востсибуглесбыт» крупнейшим грузоотправителем угля на путях ОАО «РЖД».

На протяжении нескольких лет структура отгрузки угля компанией существенно не изменяется, небольшие колебания связаны с изменениями потребностей потребителей, так доля отгрузки угля в адреса ТЭЦ ПАО «Иркутскэнерго» составляет 76-78 %, на потребителей ЖКХ и промышленные предприятия, которые также обеспечивают теплоснабжение населения в Иркутской области, Республике Бурятия, Забайкальском крае и на Дальнем Востоке приходится 11-14% отгрузок, а доля экспортных поставок составляет 10-13 %. Именно экспортное направление является наиболее прибыльным, но и наиболее проблемным для ООО «Востсибуглесбыт», как с точки зрения производства, так и организации перевозки. В связи с жесткой конкуренцией на внешнем рынке, компания должна заявлять уголь с наиболее качественными характеристиками. Такими характеристиками обладает уголь ООО «Компания «Востсибуголь», прошедший процесс обогащения на Касьяновской обогатительной фабрике. Технологический процесс фабрики настроен так, что одновременно производится выпуск мелкого и крупного концентратов. Мелкий концентрат направляется в адреса ТЭЦ ПАО «Иркутскэнерго», а крупная фракция преимущественно отгружается на экспортные направления, но также в сезон спроса присутствуют поставки на предприятия сферы ЖКХ. В случае отсутствия постоянной отгрузки угля на экспорт в значительном объеме, исчезает ресурс для теплоснабжения населения Иркутской области, так как невозможно организовать отдельный выпуск мелкого концентрата для ПАО «Иркутскэнерго».

И на сегодняшний день, угольная отрасль испытывает проблемы, связанные с отгрузкой угля на экспорт в Восточном направлении.

В первую очередь, это связано с повышенной загрузкой мощностей железнодорожной инфраструктуры, что приводит к систематическим простоям вагонов на пограничных станциях и ограничением пропускной способности, в следствие которой, заявки на перевозку грузов формы ГУ-12, оформленные в АС ЭТРАН, ОАО «РЖД» не согласовывает, либо согласовывает частично. Грузоотправители для того, чтобы их объемы были согласованы и отгружены в нужном

объеме, подают ГУ-12 на максимальный срок в 45 дней и указывают объем перевозимого груза в разы превышающий желаемый. Это требуется для того, чтобы при частичном согласовании заявки, заложенный дополнительный объем был «урезан» и не согласован, а нужный согласовался полностью, либо частично. Если бы грузоотправители подавали заявки на перевозку груза только на нужный объем, то при согласовании заявок в АС ЭТРАН он бы, с большой вероятностью, был полностью не согласован. Эта схема работы вызвана тем, что эффективный механизм, который бы позволял оптимально распределять грузопоток на сегодняшний день не выработан.

В качестве примера, на ноябрь 2019 года в управлении логистики ООО «Востсибуглесбыт» был подан план на перевозку угля на экспортные направления в объеме 185 тыс. тонн на пограничные переходы Забайкальск (эксп.), Гродеково (эксп.), из которых ложный объем составляет 100 тыс. тонн. Согласованный объем по ГУ-12 составил 35 тыс. тонн, что меньше желаемого объема к согласованию на 58,8 %.

В качестве одного из решений данной проблемы может быть сокращение срока действия заявок на перевозку грузов до календарного месяца. Напомним, что «в заявке на перевозку грузов указывается срок её действия, который не должен превышать 45 дней» [2.С.7]. Срок заявки, превышающий календарный месяц затрудняет деятельность ОАО «РЖД» по проведению ремонтно-путевых работ, затрудняет процессы планирования, создает трудности при согласовании неравномерно поступающих объемов. Сокращение заявок до календарного месяца может увеличить эффективность использования инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Для решения проблемы организации перевозок на экспорт, ОАО «РЖД» следует на этапе подачи заявок на перевозку грузов формы ГУ-12 в АС ЭТРАН учитывать суточную пропускную способность каждого примыкания (указанную в договорах на эксплуатацию путей необщего пользования) и изначально не позволять вводить в АС ЭТРАН заявки, превышающие пропускную способность. Соответственно, на этапе согласования и, так называемого, «урезания» будет происходить пропорциональное сокращение объемов перевозки для всех грузоотправителей.

Следует отметить, что на сегодняшний день данного ограничения не существует и каждый грузоотправитель вправе подать заявку сверх нужного ему объема.

Также, было бы более целесообразным решением ввести учет социальной направленности угледобывающих предприятий, отправляющих уголь на экспортные направления, и выделение квот на пропускную способность для компаний грузоотправителей, в структуре которых поставки на внутренний рынок занимают более 50% и предназначены для обеспечения социально-значимых объектов.

