

# Использовать все резервы

**УСИЛЕНИЕ КОНКУРЕНЦИИ В ГОРНО-МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ СТИМУЛИРУЕТ КОМПАНИИ К ПОИСКУ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ РЕЗЕРВОВ ДЛЯ ЗАКРЕПЛЕНИЯ НА РЫНКЕ. НАРЯДУ С ПОВЫШЕНИЕМ ЭФФЕКТИВНОСТИ НЕПОСРЕДСТВЕННО ПРОИЗВОДСТВА, ПО МНЕНИЮ ЭКСПЕРТОВ, ВСЕ БОЛЬШЕЕ ЗНАЧЕНИЕ ПРИОБРЕТАЕТ ОПТИМИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ. ООО УК «ПМХ» (УПРАВЛЯЮЩАЯ КОМПАНИЯ ГРУППЫ КОКС) ПОШЛО ПО ПУТИ СОЗДАНИЯ ПРОФИЛЬНОЙ КОМПАНИИ ООО «ПМХ-ТРАНСПОРТ». О ЗАДАЧАХ, СТОЯЩИХ ПЕРЕД НОВЫМ ПОДРАЗДЕЛЕНИЕМ, И ПРЕДПОЛАГАЕМЫХ ПУТЯХ ИХ РЕШЕНИЯ РАССКАЗАЛИ КОММЕРЧЕСКИЙ ДИРЕКТОР ООО УК «ПМХ» ВЯЧЕСЛАВ МОРОЗОВ И ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ООО «ПМХ-ТРАНСПОРТ» ИГОРЬ МАХЛОВ.**

## Обеспечить основу для роста

– Ваша компания достаточно давно на рынке, имеет устоявшиеся связи, использует отработанные логистические схемы. Почему же тогда возникла необходимость создания отдельного предприятия, которое будет заниматься всеми функциями, связанными с транспортным обеспечением холдинга?

**В. Морозов:** – Предприятия Группы КОКС расположены в четырех регионах России – Кузбассе, Белгородской, Калужской и Тульской областях. В Кемеровской области сконцентрированы угледобывающие мощности, также действует обогатительная фабрика «Березовская» и фабрика по производству инертной пыли «Инертник». В Туле находится один из крупнейших в мире производителей высококачественного товарного чугуна – ОАО «Тулачермет» и крупнейший в России завод по производству металлических порошков, распыляемых мишеней и изделий из электролитического хрома, молибдена, вольфрама и других цветных металлов «Полема». В Белгородской области работает ОАО «Комбинат «КМАРуда», добывающий железную руду и производящий железорудный концентрат, в Калужской – чугунолитейное предприятие ООО «Кронтиф-Центр», специализирующееся на выпуске готовой продукции из чугуна.

Если говорить об объемах производства, то в прошлом году выпуск товарного чугуна составил 2,1 млн т, из них почти 2 млн т экспортировано. Кстати, доля группы в мировом экспорте товарного чугуна составляла 16%. Добыча железной руды достигла 4,8 млн т, а производство железорудного концентрата – 2,2 млн т. Кроме того, в 2012-м произведено 2,6 млн т кокса и добыто 1,6 млн т коксующегося угля. Необходимо подчеркнуть, что компания планирует увеличить добычу коксующегося угля до уровня, близкого к полной самообеспеченности, путем расширения действующих угледобывающих активов и ввода в строй новой шахты. К 2017



Игорь Махлов,  
генеральный директор  
ООО «ПМХ-Транспорт»



Вячеслав Морозов,  
коммерческий  
директор  
ООО УК «ПМХ»  
(управляющей  
компании  
Группы КОКС)

году в Туле нами также планируется пуск производства стального сортового проката в объеме 1,5 млн т. В силу ряда причин организацией перевозок каждое предприятие, входящее в нашу группу компаний, занималось самостоятельно, на определенном этапе это было достаточно эффективно. Вместе с тем все очевиднее становилась необходимость выхода на новый уровень взаимодействия с партнерами. Выделение профильного дивизиона позволит не только снизить операционные расходы, но и повысить эффективность транспортной составляющей нашей деятельности, а также обеспечить стабильность поставок.

– Означает ли это радикальную смену подходов к реализации транспортной политики холдинга?

**И. Махлов:** – В целом мы вполне удовлетворены сотрудничеством с нынешними контрагентами и отказываться от их услуг не намерены. Вместе с тем имеются определенные резервы для повышения эффективности сотрудничества. В первую очередь речь идет об оптимизации перевозок за счет взаимной увязки потребностей наших предприятий в подвижном составе, увеличения доли сдвоенных операций, консолидации поставок. Очевидно, что требуется пересмотр некоторых используемых в настоящее время логистических схем, разработка новых маршрутов. Объединение всех функций и полномочий в едином центре позволит обеспечить выполнение этих задач.

Пока о конкретных решениях говорить рано, но набор инструментов для реализации транспортной стратегии холдинга станет более разнообразным. В частности, мы будем более активно работать с рынком, малыми и средними операторами, в спотовом сегменте, а также оказывать услуги сторонним грузовладельцам, не связанным с Группой КОКС.

## Не цель, а средство

– Планируется ли формирование собственного парка, приобретение подвижного состава?

**И. Махлов:** – Такую возможность мы не исключаем, но проведенный на данном этапе анализ показал, что риски реализации такого варианта перекрывают возникающие при этом возможности. В условиях профицита вагонов предложение на рынке превышает спрос и проблем с поиском подвижного состава под погрузку не предвидится. Кроме того, если возникнет необходимость в самостоятельном оперировании определенным количеством вагонов, есть возможность привлечь их на условиях аренды.

– Существует точка зрения, что время собственных транспортных компаний в металлургической отрасли уходит. «ММК-Транс», «Металлоинвесттранс» уже поменяли собственников. Вы же, наоборот, создаете профильный дивизион...

**В. Морозов:** – На стадии формирования рынка собственный парк был, скорее, инструментом обеспечения безопасности функционирования комбинатов. Сейчас условия изменились и необходимость в содержании непрофильных активов отпала. «ПМХ-Транспорт» не является классической собственной транспортной компанией, поскольку собственный парк приобретать мы не планируем. Это, скажем так, центр управления, который, используя широкий спектр инструментов, призван решить стоящие перед холдингом задачи, не отвлекаясь при этом на вопросы содержания и обслуживания собственных вагонов.

Кроме того, существует еще большой объем функций по организации внутренней логистики, развитию и эффективному использованию материальной базы, необходимой для этого, включая собственные пути и локомотивный парк наших предприятий. Консолидация всех полномочий в рамках одной специализированной компании позволит избежать дублирования функций или, наоборот, слепых зон, а также обеспечить реализацию последовательной и непротиворечивой политики развития. На самом деле функционал «ПМХ-Транспорта» даже шире, чем у классической кэптивной компании, поскольку это будет полный цикл доставки, включая при необходимости мультимодальные перевозки.

#### **РЕШАТЬ ЗАДАЧИ ЛЮБОГО УРОВНЯ СЛОЖНОСТИ**

– Изменится ли штатная структура предприятий, входящих в холдинг, в связи с выделением профильного дивизиона?

**И. Махлов:** – Безусловно, часть функционала уйдет в «ПМХ-Транспорт» и определенные изменения будут. Но задачи формирования некоторых параллельных структур на каждом предприятии нет. Работники, занимающиеся непосредственно погрузкой, останутся в штате головных предприятий. Коллектив нашей компании будет разрабатывать и реализовывать транспортные



**ВЫДЕЛЕНИЕ  
ПРОФИЛЬНОГО  
ДИВИЗИОНА  
ПОЗВОЛИТ  
НЕ ТОЛЬКО СНИЗИТЬ  
ОПЕРАЦИОННЫЕ  
РАСХОДЫ,  
НО И ПОВЫСИТЬ  
ЭФФЕКТИВНОСТЬ  
ТРАНСПОРТНОЙ  
СОСТАВЛЯЮЩЕЙ  
НАШЕЙ  
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ,  
А ТАКЖЕ ОБЕСПЕЧИТЬ  
СТАБИЛЬНОСТЬ  
ПОСТАВОК**

схемы, привлекать внешних агентов и организовывать их взаимодействие при осуществлении поставок, а также решать другие вопросы, возникающие в ходе обеспечения транспортных нужд. У нас в команде очень опытные специалисты, имеющие многолетний опыт работы в срываемых компаниях, не сомневаюсь, что им по силам задачи любого уровня сложности.

– Фактически технология работы «ПМХ-Транспорта» очень близка к деятельности классических транспортно-логистических компаний. Если уж говорить об эффективном использовании ресурсов, существуют ли планы выхода на рынок, разработки интеллектуальных продуктов для сторонних предприятий?

**И. Махлов:** – Естественно, что основная наша задача и зона ответственности – это транспортное обслуживание холдинга и оптимизация работы входящих в него предприятий. Вместе с тем очевидно, что реализация этих функций будет связана с разработкой неких продуктов для наших контрагентов, взаимной увязкой применяемых нами технологий. В настоящее время перед нами не ставится цель непременно выйти на рынок, но вполне возможно, что со временем накопленный нами опыт позволит занять определенную нишу на рынке транспортно-логистических услуг.

**Беседовал Дмитрий Ханцевич**