

К 90-летию железнодорожного транспорта ММК

Его история отсчитывается с 1992 года, когда ММК начал самостоятельно отправлять продукцию на экспорт через порты России и ближнего зарубежья. Прежде, в условиях советской плановой экономики, распределением продукции металлургических предприятий и продажей металла за рубеж занимались государственные структуры. С переходом к рыночной системе предприятия столкнулись с проблемой сбыта производимой продукции.

1 августа 1993 года для обеспечения транспортировки металлопродукции до портов на ММК было создано предприятие «Внештранссервис», первым руководителем которого стал Николай Лядов. Изначально оно состояло из двух отделов: первый занимался планированием перевозок продукции и товаров ММК, второй осуществлял контроль за продвижением и перевозками грузов железнодорожным, а затем и морским путём. Постепенно круг задач расширился. 21 декабря 1994 года «Внештранссервис» был переименован в транспортно-экспедиционное управление, которое вошло в состав Торгового дома ММК. Основной задачей новой структуры стало оперативное решение вопросов внешних и внутрироссийских перевозок продукции и товаров ММК морским и железнодорожным транспортом. 19 августа 1997 года транспортно-экспедиционное управление переименовали в управление транспорта ММК.

– В 2008 году наше подразделение было передано из дирекции по сбыту в подчинение директора по логистике Владимира Ильича Андриянова, – рассказывает заместитель начальника управления логистики (внешние перевозки) Михаил Щербинин. – За минувшие годы объёмы поставок увеличились, а количество работников уменьшилось. В 90-е в штате был 91 человек, сегодня – 49.

В интересах потребителя

В настоящее время подразделение работает в нескольких направлениях: планирование и подготовка перевозочных документов, транспортное обеспечение, контейнеризация, снижение затрат на ГСМ в структурных подразделениях, ТОиР и технологические перевозки.

– Обеспечиваем весь спектр логистики: железнодорожные, автомобильные, морские перевозки, – продолжает рассказ Михаил Дмитриевич. – Занимаемся перевалкой грузов в портах и фрахтованием судов. Большая часть грузов перевозится по железной дороге. У ММК есть собственный специализированный подвижной состав: вагоны с крышей, в которых осуществляется перевозка продукции высокого передела, требующая укрытия от воздействия внешней среды, вагоны для перевозки широкого листа со стана «5000», а всё остальное – привлечённый подвижной состав. Для этого заключены контракты с несколькими сервисными операторами вагонов. С 2008 года осуществляем контейнерные перевозки как отклик на желание заказчика получить груз без повреждения упаковки непосредственно на склад.

Преимущества использования контейнеров по сравнению с полувагонами очевидны: простота, удобство и скорость разгрузки, отсутствие необходимости складировать и грузить многооборотные средства крепления, используемые в полувагонах, что снижает затраты грузополучателя. Кроме того, использование контейнеров позволяет повысить уровень сервиса за счёт организации мультимодальных схем транспортировки непосредственно до склада грузополучателя, в том числе доставки мелких партий



Михаил Щербинин



Сергей Сыров и Рустам Гиниятуллин

© Андрей Серебряков

Заботы грузовладельца

Подразделение внешних перевозок – одно из важнейших звеньев управления логистики в цепочке «изготовитель – покупатель»



Ольга Бузенкова и Юлия Маметьева



Александр Карлушин

грузов в точки, где нет собственных железнодорожных путей.

– Загрузка рулонов в контейнеры происходит непосредственно в цехах ММК и транспортируется на рынки РФ, стран СНГ, а также в дальнее зарубежье. Основными получателями металлопродукции в контейнерах выступают компании автомобильной отрасли, производители бытовой техники, региональные складские площадки, – констатирует Михаил Щербинин. – В прошлом году мы обеспечили перевозку более двенадцати миллионов тонн металлопродукции ММК, из них один миллион 179 тысяч тонн – в контейнерах. С 2012 года доставляем грузы ещё и автомобильным транспортом. Немногие российские предприятия достигли такого уровня логистики, как ММК.

Процесс грузоперевозок постоянно совершенствуется. В 2003 году был создан центр подготовки перевозочных документов, работающий в круглосуточном режиме, что позволило обеспечивать бесперебойную отгрузку продукции ММК. Удалось наладить информационный обмен между портами, ключевыми клиентами, перевозчиками и комбинатом, что дало возможность оперативно получать информацию по передвижению и наличию в портах металлопродукции.

– С 2003 года началась цифровизация документооборота, – отмечает Михаил Дмитриевич. – Накладная, дорожная ведомость, квитанция, сертификаты – всё это сейчас идёт в электронном виде, что значительно ускоряет документооборот. Вагон только встал под погрузку, а бригадир уже начинает оформление документов, которые в электронном виде идут в центр подготовки документов, а оттуда – в ЭТРАН, автоматизированную систему подготовки и оформления перевозочных документов на железнодорожные грузоперевозки. И так – до поку-

пателя. Обмен электронными данными обеспечен и с портами. Мы отправляем туда продукцию и отслеживаем дальнейший процесс по документам, на которых обозначен статус: «Приём на склад», «Погрузка на судно», «Подтверждение факта вывоза». У нас появились специалисты, которые занимаются только фрахтованием судов. По сути, мы обеспечиваем перевозку груза до порта покупателя. Дальнейшее зависит от условий поставки. Если это FOB, то доставляем груз до борта судна, CFR предусматривает ещё и фрахтование.

Большое внимание специалисты управления логистики уделяют сохранности грузов. ММК находится в глубине страны. От Магнитогорска примерно 7,5 тысячи километров до дальневосточных и 2,5 тысячи километров до южных и балтийских портов. Это увеличивает срок доставки продукции.

Работа на опережение

– Сложностей хватает, – констатирует Михаил Щербинин. – Главным образом из-за недостаточного количества железнодорожной инфраструктуры. По этой причине на основных направлениях часто возникают пробки. Существует проблема и с локомотивной техникой РЖД. Но стараемся эти вопросы решать, прорабатываем новые логистические маршруты.

География поставок продукции ПАО «ММК» внушительна. Внутри страны она охватывает территорию от Калининграда до Сахалина. Внешние перевозки – это Северная Африка, Ближний и Дальний Восток. В 2016 году началась разработка сухопутного маршрута для доставки металлопродукции комбината до его турецкого актива ММК-Атакаш. Грузы транспортируются через логистический коридор: Азербайджан – Грузия – Турция. Его пропускная способность пока не-

велика и работает он нестабильно, но перспективы развития хорошие, отмечает Михаил Щербинин.

– В связи со сложившейся в мире ситуацией, нам необходимо мыслить стратегически, на перспективу, – подчёркивает Михаил Дмитриевич. – Требуется проработка и развитие коридора «север–юг», выхода на Иран, а может, даже через Иран – в Индийский океан. Такие возможности есть. Нельзя упускать из вида и Северный морской путь. Вообще у нас очень интересная, живая работа. В течение суток возникает множество самых разных, а главное, неотложных задач. Но благодаря высокому профессионализму и опыту сотрудников справляемся с ними успешно.

Кадры решают всё

В круг задач исполняющей обязанности ведущего специалиста управления логистики Юлии Маметьевой входит взаимодействие с ООО «Ремпуть», которое занимается изготовлением и ремонтом рам и поддонов для транспортировки металлопродукции. Весь процесс – в электронном режиме.

– В нашей работе нет шаблонов и рутин, – отмечает Юлия. – Постоянно что-то новое внедряем, изучаем. Сейчас помогаем подрядным организациям интегрироваться в корпоративную систему ПАО «ММК» для того, чтобы работать в едином информационном поле.

На счету старшего менеджера группы учёта и контроля Ольги Бузенковой внедрённое предложение по электронному получению деклараций контрагентами ММК. На решение этой задачи её натолкнуло обилие бумажной работы, отнимающей много времени и сил. Так и родилась идея, позволяющая ускорить и упростить общение с контрагентами.

– Был создан электронный ресурс, – рассказывает Ольга. – Контрагент

может в любое время зайти туда, выбрать необходимые документы и вовремя закрыть декларации.

Старший менеджер управления логистики Рустам Гиниятуллин занимается планированием перевозок по железной дороге и подготовкой перевозочных документов. Результаты работы группы, которую он возглавляет, напрямую влияют на деятельность ММК. Без согласования заявки перевозчиком (РЖД) нельзя сдать вагоны на внешнюю сеть железных дорог, а следовательно, нельзя отправить готовую продукцию потребителю.

– Существуют временные рамки подачи в РЖД заявок на железнодорожные перевозки экспортные и внутрироссийские, – поясняет Рустам. – В силу объективных причин соблести их удаётся не всегда. Приходится подключать опыт, аналитику и просчитывать ситуацию наперёд. Делаем заявки на основные станции назначения с детализацией по грузу, плателющику, стране назначения, типу и собственнику подвижного состава и так далее, «бронируем» объёмы на лимитируемые направления (перевозки через порты РФ). Если объёмы перевозок оказываются выше указанных или требуется другое направление – дозавляем или корректируем согласованные заявки.

Группа сопровождения экспорта, которую возглавляет старший менеджер управления логистики Александр Карлушин, обеспечивает завод сырья и доставку готовой продукции до портов или непосредственно до потребителя.

– Организуем весь процесс транспортировки: заключаем договоры на перевозку по России либо по транзитным территориям, с портами, на перевалку груза и, если требуется, на морскую перевозку и подбор судна, – перечисляет Александр. – И в Северную Африку возили, и в Бразилию, и в Канаду, и в Америку. Цели и задачи не меняются – обеспечить стопроцентный вывоз продукции и доставку до клиента точно в срок.

Старший менеджер управления логистики Сергей Сыров отвечает за развитие автомобильных, контейнерных и технологических перевозок.

– Основные направления – контейнерные и технологические перевозки, планирование и контроль ТОиР автотракторной техники, – рассказывает Сергей. – Контролируем обслуживание автотракторной техники в подразделениях ММК со стороны подрядчиков. Разрабатываем мероприятия по снижению расходов на ТОиР, ГСМ, внутренние перевозки. Следим за тем, насколько рационально она используется. Что касается контейнерных перевозок, то по сравнению с прошлым годом они выросли на сорок процентов.

Обеспечение грузоперевозок – процесс сложный, но увлекательный, признают сотрудники подразделения внешних перевозок. Он требует знаний, опыта и личной вовлечённости.

Елена Брызгалова