

К 90-летию железнодорожного транспорта ПАО «ММК»



ММК начинается с железной дороги. Дыхание промышленного гиганта ощущается задолго до того, как становятся видны очертания цехов: в сторону промплощадки следуют составы, гружённые концентратом, углём, металлошихтой, а навстречу – вагоны с готовой продукцией. И весь этот громадный оборот вагонов, сырья и металлопродукции в ведении грузовой службы управления логистики ПАО «ММК».

– Мы находимся на трёх станциях примыкания: Магнитогорск-Грузовой (ЮУЖД), Рудная (Северный парк) и Новая (Выставочный парк), – рассказывает начальник грузовой службы Олег Цюцик. – За 2021 год обеспечили вывоз с промышленной площадки комбината двенадцати миллионов тонн готовой продукции. Ежемесячно отправляем 50–60 тысяч тонн гранулированного шлака, немногим меньше шлакового щебня, 20–25 тысяч тонн наливных грузов. Ежемесячно на ММК поступает миллион двести тысяч тонн железорудного сырья, 550 тысяч тонн коксующихся углей, 200–250 тысяч тонн металлолома. Это без учёта оборудования, ферросплавов и всевозможной специфической номенклатуры грузов, ко-

У истока стальной реки

Успешная работа грузовой службы – результат ответственного отношения к делу каждого её сотрудника



торая участвует в технологическом процессе доменного, прокатного и сталеплавильного производств.

Всё, что касается перевозки грузов на ММК и внутри промплощадки, на 99 процентов обеспечивает железнодорожный транспорт

Свою историю грузовая служба ведёт с первых дней строительства комбината, когда возникла необходимость в организации приёма и отправления грузов железнодорожным транспортом, и, следовательно, решения многочисленных задач, связанных с этой работой. Осенью 1931 года на ММК был создан коммерческо-финансовый отдел, который в 1935-м был переименован в транспортно-претензионный, а затем – в грузовую службу ЖДТ. Пережив немало структурных изменений, служба вновь стала называться грузовой, а её сотрудники по-прежнему занимаются организацией обмена передаточными

составами с сырьём, поступающим в адрес комбината, и поездами с готовой продукцией, которые ММК отправляет своим потребителям: металлопрокат, сыпучие и наливные грузы. Кроме того, персонал грузовой службы обеспечивает наличие всей нормативной и технической документации.

– Для того чтобы отправить вагон, необходимо оценить его в коммерческом и техническом отношении, проверить правильность погрузки, оформления документов, подготовить необходимые натурные листы и всё это передать перевозчику – ОАО «РЖД», – поясняет Олег Васильевич. – За последние десять лет, благодаря цифровизации, удалось значительно сократить объём сопроводительных документов на бумажных носителях, но перейти на стопроцентный электронный документооборот в рамках сегодняшнего законодательства невозможно. Часть коллектива грузовой службы работает непосредственно на станциях примыкания, часть – в административном здании – это инженеры по схемам, счетам, право-

вым вопросам, работе с собственными и арендованными вагонами, коммерческий ревизор. То есть люди, которые проводят исковую и финансовую работу, заключают договоры с контрагентами. У нас каждый сотрудник – экономист, финансист, юрист и железнодорожник в одном лице. Потому что нет шаблонных задач, и каждый день приходится задействовать широкий спектр знаний для решения вопросов.

География грузов, поступающих в адрес ММК, впечатляет: например, железорудный концентрат для ГОПа везут из Мурманска, а коксующийся уголь – из Якутии

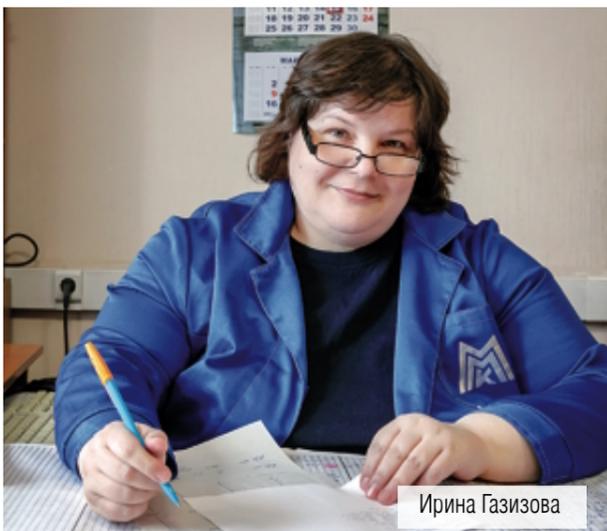
Как только состав для комбината загружен и сформирован, в дело вступают сотрудники грузовой службы управления логистики ММК. Они отслеживают продвижение груза на всём пути следования, при необходимости ускоряют про-

цесс. Кроме того, ведут учётную политику, составляют обращения в различные ведомства, если произошли простои вагонов или технические неисправности.

– Внутривозовская железнодорожная сеть ММК – 828 километров, – рассказывает Олег Цюцик. – Это 38 станций, на которых задействованы около двухсот локомотивов. То есть железнодорожное хозяйство ММК по праву считается крупнейшим на постсоветском пространстве, те же Липецк и Череповец уступают нам вдвое.

Ведущий специалист по коммерческой работе Лилия Савина пришла в ЖДТ в 2001 году, а в грузовую службу в 2007 году. В первую же смену её «прикрепили» к опытному наставнику, посадили в локомотив и провезли по цехам комбината, где задействован железнодорожный транспорт. В течение последующих семи лет она успела поработать приёмосдатчиком, коммерческим ревизором и ведущим инженером, что позволило детально изучить весь процесс работы с грузами и вагонами.

– Приёмосдатчик вместе с работником РЖД занимается приёмом и сдачей вагонов на станции: осматривает, проверяет коммерческое соответствие, – рассказывает Лилия



Ирина Газизова



Екатерина Борзова, Анастасия Мусатова, Оксана Дикарева