



Коллектив грузовой службы. 1-й ряд слева направо: Анастасия Радионова, Олег Цюцик, Мария Ушакова, Лилия Савина, Евгения Хамзина, 2-й ряд слева направо: Светлана Иванова, Марина Комлева, Татьяна Образцова, Гузель Гуркина, Сергей Зябло, Елена Солдатенкова, Ирина Иванова

© Андрей Серебряков

Николаевна. – У коммерческого ревизора другой функционал: он должен знать не только схемы погрузки грузов в вагоны и контейнеры – в одном и том же цехе их может быть около двадцати, – но и сопроводительную документацию. Сейчас в мои задачи входит взаимодействие с РЖД в проведении расчётов, а также отражение хозяйственной деятельности всего комбината в сфере железнодорожных перевозок: выставление счетов-фактур контрагентам, подсчёт себестоимости перевозок продукции, произведённой в цехах ММК, ведение претензионной работы.

**От момента захода вагона на территорию ММК до отправления в обратный путь он проходит до пяти операций: выгрузку, очистку, оборудование рамами, погрузку и крепление**

И от каждой операции зависит, в каком виде продукция ММК доедет до грузополучателя. А это уже вопрос репутации.

Инженер Гузель Гуркина осуществляет надзор за схемами размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах. Каждый груз индивидуален и требует своего подхода к размещению, креплению и транспортировке, подчёркивает Гузель Иксановна. Для безопасной

перевозки те же многотонные рулоны необходимо правильно погрузить, разместить и закрепить – в соответствии с нормативными документами РЖД и требованиями заказчика.

– Оформляется заявка на определённый вид груза, упаковку, предъявляемые грузополучателем, после чего разрабатываются схемы погрузки и крепления, – отмечает Гузель Гуркина. – Проектированием и изготовлением необходимого оборудования занимается Механоремонтный комплекс. Дальше идёт работа по проверке схемы, согласование её с РЖД. Схемы стараемся делать универсальными, чтобы их могли использовать разные цехи.

Прежде чем внедрить ту или иную схему, проводят опытного погрузку и испытания, во время которых вагон разгоняется с необходимой скоростью и ударяется о «стенку» не менее двенадцати раз. Стенка – это четыре-пять вагонов, загруженных до полной грузоподъёмности и установленных на прямом горизонтальном участке железнодорожного пути.

**Если в результате ударов не возникло смещения и повреждения груза, то испытание считается пройденным**

Ведущий инженер грузовой службы Ирина Иванова занимается

организацией перевозочного процесса. Её работа связана в основном с вагонами – собственными и арендованными. Для того, чтобы состав отправился в правильном направлении, необходимо полное взаимодействие всех участников логистической цепочки: РЖД, центра фирменного транспортного обслуживания, вагонного хозяйства, собственников, арендаторов, операторских компаний.

– Железнодорожники активно используют в работе информационные технологии, – рассказывает Ирина Алексеевна и поясняет, что на её телефоне установлена специальная программа, позволяющая в любое время суток посмотреть, где находится тот или иной вагон. – Ситуаций может быть множество: пожары, сбой, логистические ограничения, оцепка вагонов в ремонт, работа с грузополучателями и грузоотправителями, консультации по вопросам выгрузки составов. Исходя из полученных в оперативном режиме данных, принимаем решения по продвижению вагонов. Несмотря на то, что есть определённый алгоритм действий, работа у нас не рутинная.

В 2003 году руководство ММК и ЮУЖД приняло решение о создании центра подготовки перевозочных документов, который по сей день не имеет аналогов на территории РФ. Помимо сотрудников грузовой службы, в ЦППД работают представители отдела качества

продукции, управления логистики и таможенных структур. Они начинают заниматься оформлением многочисленной сопроводительной документации и получением сертификатов с того момента, как вагон ещё только подан под погрузку. Это позволяет значительно сократить время нахождения вагонов на подъездном пути ММК и, как следствие, минимизировать риски и избежать штрафов со стороны собственников.

– До 2003 года весь объём работы выполнялся вручную, – рассказывает Олег Цюцик. – Брали документы и развозили по участкам, адьюстам, цехам. Это отнимало много времени. Возникали несоответствия: документ есть, а продукция не готова, задержки. Сейчас таких проблем нет.

**Станция Магнитогорск-Грузовая входит в десятку крупнейших на территории РФ по объёмам грузопереработки, вагонопотоку, количеству принимаемых и отправляемых поездов**

Нередко её называют грузовыми воротами комбината. Коллектив грузовой службы на этом, без преувеличения, стратегическом участке круглосуточно обеспечивает документооборот, приём грузов, поступающих на промплощадку

ММК, и отправление готовой продукции – металлопроката, сыпучих, наливных и строительных грузов – выпускаемой комбинатом, его дочерними предприятиями и контрагентами.

– Цена нашей ошибки очень велика и может сказаться на работе структурных подразделений ММК: отправим вагон не туда, и цех останется без сырья или оборудования, – поясняет начальник станции передачи Юлия Инкина. – Мы не кабинетные работники. Круглосуточно в любую погоду приёмодатчики грузов выходят к вагонам, осматривают, сверяют пломбы. В случае повреждения или недостачи составляют акты и исковые заявления к РЖД. Ежемесячно на станцию поступает около тысячи вагонов, практически со всех станций российских железных дорог и из-за рубежа. Порядка пятисот вагонов отправляется на все погранпереходы и в порты, с которыми у ММК заключены контракты.

По словам Олега Цюцика, успешная работа грузовой службы – результат ответственного отношения к делу каждого её сотрудника. Профессионалы высокого класса, отработавшие в системе ЖДТ ММК не один год, они как никто понимают важность дисциплины железнодорожных перевозок, которая напрямую влияет на экономическую стабильность предприятия.

Елена Брызгалова



Юлия Инкина

