

ФЛАГМАНЫ

Преданные своему делу профессионалы

Терминально-складской комплекс предоставляет клиентам максимально выгодный ассортимент услуг



Николай Школдин,
начальник Московской
дирекции по управлению
терминально-складским
комплексом

Сегодня Московская дирекция по управлению терминально-складским комплексом – одно из ведущих предприятий полигона Московской железной дороги. Добиться этого удалось за счёт участия в крупных проектах, улучшения логистических схем, оптимального распределения грузопотоков, гибкого ценообразования, предлагаемого клиентам.

– Николай Владимирович, какие были ваши первые шаги на новом месте?

– Конечно, на первых порах в столице пришлось столкнуться с определёнными трудностями. Выполнение плановых показателей было отнюдь не на должном уровне. Постепенно мы добились сплочённости персонала, удалось правильно расставить приоритеты, сложилась команда единомышленников. На каждый месяц сейчас разрабатываем план по привлечению грузовладельцев, выполнение которого спрашивается с конкретных лиц. Стараемся по максимуму удовлетворить запросы грузоотправителей и грузополучателей. В результате в 2016 году услугами железной дороги посредством дирекции воспользовались порядка восьми тыс. клиентов.

– Что вы делаете для увеличения клиентуры?

– Для того чтобы число клиентов возросло и чтобы лучше узнать их потребности, мы активно используем систему торгово-промышленных палат. Площадки Тульской, Курской, Орловской, Брянской ТПП давно зарекомендовали себя как прекрасное место для деловых контактов бизнесменов и транспортных. Во время встреч руководители специализированных подразделений МЖД презентуют промышленникам новые для них услуги, призванные оптимизировать логистическую составляющую, уменьшить долю транспортных расходов в конечной стоимости продукции. Каждая из этих услуг – доставка грузов по расписанию, терминальная обработка и хранение, другие нововведения – призваны продемонстрировать преимущества железнодорожного транспорта и побудить товаропроизводителей активнее ими пользоваться.

– Какими мощностями располагает возглавляемая вами дирекция?

– В настоящее время наша дирекция располагает возможностями в девяти российских субъектах: Москве, Московской, Брянской, Курской, Орловской, Смоленской, Тульской, Рязанской и Калужской областях. В её состав входят пять механизированных дистанций погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций: Московская, Тульская, Орловско-Курская, Смоленская и Брянская.

Производственные участки расположены в крупных областных центрах в границах полигона МЖД в непосредственной близости от железнодорожных узлов и основных автомобильных дорог. Универсальные грузовые терминалы способны перерабатывать все виды грузов, кроме наливных. Имеется собственная сеть контейнерных терминалов, складов временного хранения, пунктов промывки и обработки вагонов. Персонал квалифицирован и способен предоставлять услуги в комплексе, то есть осуществлять погрузку, выгрузку, размещение и крепление грузов, их хранение, взвешивание, складскую обработку. Есть у нас и специальные выездные бригады, которые могут работать на грузовых станциях, не оснащённых стационарными объектами терминальной инфраструктуры, а также на терминалах и складах клиентов.

Далее, на основании решений Комитета по приоритетным инвестиционным проектам совета директоров ОАО «РЖД» Московской дирекцией по управлению терминально-складским комплексом



Полным ходом идут погрузочно-разгрузочные работы на товарной станции Москва-Павелецкая

разработана модель организации работы на столичных грузовых дворах с учётом их закрытия для работы с крупнотоннажными контейнерами. Так, после закрытия грузовых дворов Москва-2 Митково, Москва-товарная Рязанская, Подмосковная, Москва-товарная Смоленская, Москва-Бутырская большая часть клиентов перебазировалась на такие станции, как Кунцево-2 и Москва-товарная Павелецкая. Учитывая, что согласно Программе развития транспортного комплекса Московского региона на период до 2020 года предусмотрено закрытие и Москвы-товарной Павелецкой, а также грузового двора станции Москва-товарная Курская, нашей дирекцией разработаны мероприятия по переводу грузовой базы с вышеуказанных дворов на грузовые

станции. Главное, это предоставить клиенту максимально выгодный и разнообразный спектр услуг, тогда и отбоя от грузоотправителей на наших терминалах не будет. Скажу без ложной скромности, сейчас у нас в дирекции работают только профессионалы, увлечённые и преданные своему делу. Немаловажным свидетельством успеха явилось и сокращение текучести кадров. Если в 2015 году она составляла 14%, то к исходу прошлого снизилась до 7%. Ну и, конечно, важная составляющая того, что наш коллектив завоевал первое место по итогам сетевого соревнования за 2016 год, заключается в тесном взаимодействии с Московской дирекцией управления движением и территориальным центром фирменного транспортного обслуживания при посто-

» В нынешнем году коллектив дирекции ждёт стабильности, больше выгодных заказов на работу, новых клиентов и поменьше неприятных неожиданностей

дворы Кунцево-2 и Раменское, а также станции Бекасово-Сортировочное, Лобня, Ступино, оборудованные механизмами для работы с крупнотоннажными контейнерами. В результате этого объём грузопереработки на последних предположительно увеличится на 80%.

– Николай Владимирович, всё, что вы перечислили, – это, так сказать, объективные предпосылки успешной работы дирекции. Однако только этого явно недостаточно, для того чтобы стать признанным победителем сетевого соревнования по итогам 2016 года и завоевать первое место в третьем квартале 2016 года. Уверен, что были предприняты и другие шаги, которые позволили получить подобные результаты.

– Вы совершенно правы. Для того чтобы добиться успеха, необходимы и субъективные предпосылки. Прежде всего – это слаженная работа всех сотрудников (штатный состав – 922 человека) и их нацеленность на конечный результат, ну и, безусловно, клиентоориентированность всей нашей деятельности. Она предполагает максимально возможное удовлетворение запросов клиента. Ведь только в этом случае он предпочтёт перевозить свои грузы по железной дороге, а не пользоваться услугами других видов транспорта.

янной поддержке руководства столичной магистрали и Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом ОАО «РЖД».

– Не могли бы вы привести конкретный пример выполнения одного из договоров с клиентами?

– Пожалуйста. Московской дирекцией по управлению терминально-складским комплексом проводится работа по оказанию погрузочно-разгрузочных услуг одному из крупнейших инвесторов в АПК России – агропромышленному холдингу «Мираторг». В рамках федеральной целевой программы «Устойчивое развитие сельских территорий» на 2014–2017 годы и на период до 2020 года» силами Брянской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций в 2016 году было выгружено более 116 тыс. т удобрений, получен доход в размере 11,7 млн руб. Стоит также отметить работу Московской дирекции в крупных правительственных проектах. Так, по железнодорожной станции Москва-товарная Рязанская осуществляется выгрузка бордюрного камня ООО «СК Атриум», являющимся подрядчиком, ответственным за реконструкцию футбольного стадиона Лужники, на котором пройдут игры чемпионата мира по футболу в 2018 году.

Или такой пример: в рамках проекта «Смарт Логистика», подразумевающего снижение нагрузки на московские и областные автодороги, мы начали сотрудничество с крупным транспортным экспедитором, входящим в состав группы компаний «Silmar-Group», ООО «Порт Экспресс». Грузовладельцу оказывается полный комплекс транспортно-логистических услуг, связанных с доставкой строительных грузов, перевозимых как в контейнерах, так и в крытых вагонах. Доход от реализации совместного проекта за 2016 год составил порядка 10,2 млн руб. Отмечу, что эту работу мы выполняем благодаря поддержке Центральной дирекции.

Ещё один успешный пример – деятельность терминала по перевалке инертных грузов «Белый Раст». Среднемесячный объём переработанного в 2016 году силами дирекции груза возрос в три раза в сравнении с 2015-м.

– А каковы показатели деятельности дирекции за прошлый год?

– Прежде всего, объём грузопереработки в 2016-м возрос на 13% по сравнению с 2015 годом. Доходы по подсобно-вспомогательной деятельности увеличились на 6%. Общий финансовый результат (прибыль) – на 12%. Производительность труда возросла на 30%. Случаев производственного и непроизводственного травматизма зарегистрировано не было. Всего на мероприятия по охране труда было затрачено 23 млн 435 тыс. руб., что на 6% больше, чем было запланировано. Нам также удалось добиться оптимизации топливно-энергетических ресурсов. Расходы дизельного топлива в 2016 году, по сравнению с предыдущим, были снижены на 8%, бензина – на 69%, потребление тепловой энергии уменьшилось на 28%. Конечно, такой успех был бы невозможен без каждодневной и рутинной работы.

– Николай Владимирович, а чего вы ждёте от нынешнего года, каковы планы?

– Мы ждём стабильности, больше заказов на работу, новых клиентов и поменьше неприятных неожиданностей. Конечно, надеемся закрепить успех и впредь подниматься только на высшую ступень пьедестала сетевого соревнования. А если говорить более предметно, то сегодня ключевыми задачами Московской дирекции по управлению терминально-складским комплексом являются осуществление комплекса мер, направленных на повышение эффективности использования имущества грузовых дворов ОАО «РЖД», а также реализация мероприятий по снижению расходов на 5% к уровню 2016 года за счёт управления издержками и оптимизации управленческой структуры. Хотелось бы расширить ответ на этот вопрос и привести некоторые плановые задания на 2017 год. Так, к уровню 2016-го объём грузопереработки должен возрасти на 8%, доходы – на 10%, производительность труда по перевозочным видам деятельности – на 5,5%. Кроме того, на 2017 год разработан план организационно-технических мероприятий по достижению целевых показателей энергосбережения и повышению энергетической эффективности. В его рамках в дирекции будет проведена работа по внедрению светодиодных систем освещения производственных, административных и бытовых зданий, энергосберегающей системы для электрических сетей напряжением до и выше 1000 В, осуществлён комплекс мер по повышению эффективности систем отопления и тепловых сетей.

В 2017 году среди ключевых проектов дирекции – участие в строительстве ЦКАД, в части перевалки инертных грузов. От реализации данного проекта планируется получить доходы в размере 29 млн руб. Помимо этого, мы занимаемся организацией мусороперегрузочных комплексов на площадках Московской ДМ. Пилотный проект по управлению твёрдых коммунальных отходов был реализован Центральной дирекцией в 2016 году и сейчас набирает обороты при поддержке Департамента ЖКХ и благоустройства города Москвы. Уже имеются компании-операторы, готовые сотрудничать с ОАО «РЖД» в данном проекте.

БЕСЕДОВАЛ АНДРЕЙ ГОРОДНОВ

ИННОВАЦИИ

Лубризатор на солнечной энергии



Рельсосузводитель АМЛ-03 на станции Рыбное



Оборудование, позволяющее АМЛ-03 работать на энергии солнца

В соответствии с инвестиционной программой ОАО «РЖД», в рамках внедрения прогрессивных ресурсосберегающих технологий на полигоне Рязанской дистанции пути впервые внедрён лубризатор нового поколения – стационарный рельсосузводитель АМЛ-03 – производства ООО ЭМЗ «Машиностроитель». Такой агрегат позволяет в 1,5 раза сократить износ самого дорогостоящего элемента конструкции верхнего строения пути – рельса.

В современных экономических условиях производственные процессы в инфраструктурном комплексе компании «РЖД» рестраиваются за счёт применения более совершенных и качественных технологических решений, направленных прежде всего на ресурсосбережение и продление сроков службы различных элементов инфраструктуры. В путевом хозяйстве к таким техническим решениям как раз и относится внедрение стационарных рельсосузвателей АМЛ-03.

На полигоне Рязанской дистанции в эксплуатации находятся 22 рельсосузвателя типа СПР-02 и СПР-02-04. Такие ус-

тройства расположены в местах с наибольшей интенсивностью движения поездов, а также перед стрелочными «улицами» и кривыми участками пути малого радиуса, где более интенсивно происходит износ элементов пути, в частности рельсов и острижков стрелочных переводов. Применение таких рельсосузвателей уменьшает процесс износа и, как следствие, продлевает срок службы этих элементов конструкции пути.

На смену таким лубризаторам, которые ещё 10–15 лет назад считались инновационными, приходят более совершенные и эффективные. В прошлом году на одном из главных путей сортировочной станции Рыбное, где интенсивность движения поездов особенно велика, были проведены работы по монтажу стационарного рельсосузвателя АМЛ-03 – нового для нашего предприятия оборудования. Основными особенностями этого устройства, в отличие от лубризаторов типа СПР, являются более качественное нанесение смазки на рабочую грань рельса, экономичность её расходования, а также энергетическая автономность, так как для использования оборудования применяется возобновляемый вид энергии – солнечной.

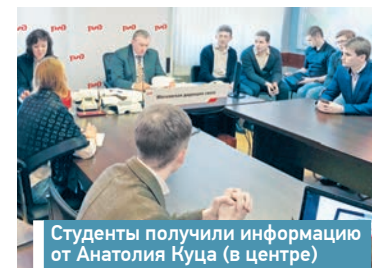
Преимущества лубризатора АМЛ-03 трудно переоценить – положительные изменения в конструкции рельсосузвателя позволяют снизить эксплуатационные расходы за счёт продления срока службы рельсов, а также способствуют улучшению износостойкости гребней колёсных пар проходящих поездов. Этот лубризатор более надёжен в эксплуатации, удобнее в обслуживании. Кроме того, он оснащён системой удалённого мониторинга состояния оборудования, которая в режиме реального времени контролирует все функции, что даёт возможность своевременно проводить профилактические работы для бесперебойной эксплуатации устройства.

Внедрение подобных современных рельсосузвателей позволит сократить объёмы закупок новых материалов, продлит срок службы элементов верхнего строения пути. И положительный опыт использования АМЛ-03, который будет распространяться в ближайшее время, как на Московскую дорогу, так и в целом на сети российских дорог, даст хорошие результаты.

Алексей Горчаков,
начальник техотдела
Рязанской дистанции пути
ФОТО АВТОРА

КАДРЫ

Полезный разговор



Студенты получили информацию от Анатолия Куца (в центре)

В МИИТЕ прошла встреча руководства Московской дирекции связи со студентами-целевиками.

Выступивший перед ними начальник дирекции Анатолий Куц остановился на организационной структуре ОАО «РЖД», целях и видах деятельности Центральной станции связи. Он подробно остановился на вопросах, касающихся уровня заработной платы в компании, трёхступенчатой системы премирования, требованиях, предъявляемых к молодым специалистам.

Анатолий Куц ответил на вопросы о роли телекоммуникаций в развитии ОАО «РЖД». Он особо акцентировал внимание студентов на развитии профессиональных навыков.

Андрей Валентинов