

# Евгений Грищенко: У логистики на станции есть перспективы

## ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Александр Панченко

Логистические группы по координации действий между грузоотправителями и получателями созданы на дороге на двух припортовых станциях – Туапсе и Новороссийск. В группе на станции Новороссийск шесть человек. Они ведут учет переработки грузов, подвода поездов и наличия свободных складских помещений и емкостей.

О проводимой логистами работе на станции Новороссийск мы попросили рассказать заместителя начальника станции – начальника логистической группы Евгения Грищенко.



– Какую основную задачу выполняет ваша группа?

– Оптимизация продвижения вагонопотоков назначением на новороссийское направление и координация взаимодействия станции Новороссийск с основными нашими клиентами: морским портом, экспедиторскими организациями. А также организация информационного обмена между различными видами транспорта и другими предприятиями, участвующими в процессе транспортировки.

Мы принимаем участие в рассмотрении проекта месячного плана погрузки импортных грузов на станции Новороссийск, совместно с логистическим центром дороги рассматриваем коммерческие предложе-

ния на перевозку экспорта через порт Новороссийск с перевалкой по прямому варианту «вагон – борт – судно».

Мы осуществляем контроль за исполнением согласованного плана подвода поездов и их продвижением и анализируем итоги за декаду, месяц, квартал, полугодие и год.

– Наблюдаются ли какие-либо сезонные особенности?

– Разумеется, например, летом, когда идет массовый завоз зерна. Прежде чем его осуществлять, на узле провели заседание комиссии. Было рассмотрено, как подготовились предприятия по перевалке зерна (в основном это Новороссийский элеватор и новый перегрузочный зерновой терминал) и станция. Часть зерна идет по прямому варианту без перевалки. Это и быстрее, и дешевле, и выгоднее для всех участников перевозочного процесса.

– Как вы регулируете грузопотоки?

– Это часто многоступенчатый процесс. Например, недавно Новолипецкий металлургический комбинат начал отгружать сталь на Новороссийск больше, чем планировалось. Мы обратились в управление дороги с предложением нормализовать этот процесс. СКЖД, в свою очередь, обратилась к Юго-Восточной дороге и попросила соседей, чтобы они осуществляли отправку грузов более равномерными партиями, дабы дело не кончилось в результате «брошенными» поездами, неуправляемыми вагонопотоками и заторами на станции Новороссийск, а также на всех ближайших станциях Краснодарского отделения и дороги.

Кроме того, мы предложили такие виды груза, как слябы и сталь, грузить отдельно, чтобы они поступали в конечный пункт организованными маршрутами.

– Есть ли эффект от этих предложений?



ФОТО АЛЕКСЕЯ ИВАНОВА

– Да, тем более я привел в пример одну ситуацию, а совершенствование взаимодействия идет постоянно, и мы стремимся улучшить технологию, что приводит к ускорению выгрузки на местах. Поскольку в этом заинтересованы все стороны, то с нашими предложениями считаются и используют их в работе. Благодаря этому, например, фирма «Дело», которая занимается перевалкой и экспедированием стали и слябов новоліпецких и ряда других компаний, стала вести выгрузку быстрее. Теперь при подходе организованных поездов в конечные пункты в районах выгрузки им не нужно заниматься переборкой груза, как этой делалось раньше. Следовательно, меньше потерь времени и задержек подвижного состава.

– А удастся ли вам ускорить работу с наливными грузами?

– Тут мы действуем примерно по той же методике. Например, организован подвод в конечный пункт поездов с дизельным топливом одной определенной марки, например, номер один или два. Это дает клиентам возможность производить слив не в разные емкости, как это

выполнялось раньше, а сразу в одну. Таким образом оборот вагона увеличился, а время на их разгрузку уменьшилось.

Такая организация дела в целом, благодаря координации действий, позволила нам увеличить ежесуточную выгрузку с 900 вагонов до 1100. Фактически без каких-то дополнительных затрат и внедрения добавочных технических средств мы улучшили наши качественные показатели.

– А каким образом осуществляется взаимодействие с клиентами?

– У партнеров есть ответственные – экспедиторы-логисты, которые непрерывно поддерживают связь с нашим логистическим центром, консультируются со специалистами, участвуют в планировании подвода поездов. Мы добились того, чтобы заявки делались не менее чем за двое суток, что помогает равномерно и своевременно подвести и распределить грузопоток.

– Как вы используете в работе информационные технологии?

– Без них вообще невозможно было бы ничего сделать. Именно программное обеспечение позволяет увидеть «дальний» подход поездов, планировать грузопоток под груз, который пока еще не поступил, заранее отводить под него место и площадки.

С помощью системы АРМ ЦД (Центральное управление грузовыми перевозками ОАО «РЖД») мы можем получать информацию со всей сети дорог. Видим, сколько вагонов погружено, к примеру, на Дальне-Восточной дороге, куда идет поезд, и когда ожидается его прибытие.

Тут много нюансов, например, если мы знаем, что через неделю ожидается увеличение в наш адрес черных металлов, то планируем дополнительный маневровый тепловоз, можем изменить специализацию путей, гото-

вим парки. Все это мы не могли бы делать без соответствующего программного обеспечения, так что компьютер у нас – основной инструмент.

– Станция Новороссийск всегда в числе первых оснащалась современными техническими устройствами, программным обеспечением. А как сейчас?

– И сейчас ничего не изменилось, современные программы поступают сюда в первую очередь. Например, в настоящий момент идет внедрение программы «Контроль отгрузки с привязкой складских площадей и подхода судов» на полигоне Новороссийский порт – Магнитогорский металлургический комбинат.

Эта программа – пробный вариант, она должна позволить корректировать потоки грузов и подсказывать руководству, как лучше поступить в различных ситуациях. С ее помощью можно рассчитать время вывоза груза со складов и сроки его доставки. Планируется, что в будущем с ней будут работать все крупные грузоотправители.

– Как вы оцениваете перспективы логистики на станции?

– Объемы перевозок растут и этот процесс будет продолжаться. Особенно в отношении таких грузов, как контейнерные. А это значит, что перспективы у нас хорошие. Проблемы по координации потоков мы будем решать в оперативном порядке совместно с логистическим центром дороги. Но, разумеется, чтобы мы и в будущем могли обеспечивать перевозки, станцию нужно развивать дальше. Принято решение по строительству в Новороссийске дополнительного парка Б, оно будет осуществлено в ближайшие годы, что позволит нам работать на два направления – по контейнерным перевозкам и перевалке зерна – не мешая движению основного потока поездов.



ФОТО ОЛЕГА АВАКИМОВА