

Партнёр

Ритмичное взаимодействие

ВолгаУралТранс и Куйбышевская дорога успешно реализуют совместные проекты

Сегодня Куйбышевская железная дорога отмечает 140-летие со дня образования!

140 лет – это серьёзная дата, за которой стоят годы плодотворной и эффективной работы. Российский железнодорожный транспорт – это крупнейший производственно-экономический комплекс, не только оказывающий влияние на экономику страны, но и сам активно воспринимающий любые значимые социально-экономические изменения в обществе. Куйбышевская железная дорога протянулась от Подмосковья до Уральских предгорий, связывая центр и запад Российской Федерации с крупными социально-экономическими регионами Урала, Сибири, Казахстана и Средней Азии.

Говоря о 140-летнем юбилее Куйбышевской железной дороги, нельзя не отметить более чем вековой опыт и традиции отрасли. Прямолинейность, пунктуальность, трудолюбие и стальные нервы – эти черты за долгие годы стали синонимами не только всей отрасли, но и людей, которые в ней трудятся.

Коллектив Куйбышевской железной дороги, несомненно, является верным хранителем железнодорожных традиций, в чём немалая заслуга её руководителей и, конечно же, всего коллектива.

Если обратиться к истории, то мы увидим, что наши предприятия неразрывно связаны друг с другом. Уже 65 лет мы вместе осуществляем приём и отправку грузов по сети железных дорог. При этом каждый из нас выполняет свою определённую задачу, РЖД перевозят грузы магистральным транспортом, а ВолгаУралТранс выполняет начально-конечные операции на путях необщего пользования промпредприятий. В итоге, вся наша деятельность направлена на достижение общей цели – своевременного и качественного транспортного обслуживания клиента. Естественно, конечный результат напрямую зависит от качества нашего взаимодействия, поэтому все наши усилия мы прилагаем для его оптимизации. Чтобы наиболее ёмко охарактеризовать работу в этом направлении, в первую очередь стоит отметить активную позицию руководителей Куйбышевской железной дороги и лично Сергея Валентиновича Соложенкина в решении возникающих проблемных вопросов, а также нацеленность на результат. За последние годы совместно мы добились значительных успехов, и на некоторых примерах хотелось бы остановиться более подробно.

Одним из основных совместных достижений является организация обработки путей промышленных предприятий по графику. Забытая многими молодыми специалистами технология работы, уходящая корнями во времена единых технологических процессов работы станции и подъездных путей, была возобновлена благодаря активному вмешательству начальника службы коммерческой работы в сфере грузовых перевозок Н.И. Аносова. Ещё будучи начальником станции Ульяновск-3, Николай Иванович внедрил графиковую технологию обработки подъездных путей, а дослужившись до начальника службы, продолжил эту работу.

Как известно из мировой практики, основные качественные показатели зарубежных железных дорог выросли на 15-30% после их



ФОТО: АРХИВ ВОЛГАУРАЛТРАНС

перехода на перевозки грузов по расписанию. Однако основным сдерживающим фактором на сети РЖД для достижения аналогичных результатов является труднопрогнозируемая работа железнодорожных узлов. Неритмичность погрузки и непредсказуемость выгрузки вызывают перегрузку основных направлений сети и не позволяют РЖД организовать движение грузовых поездов по расписанию и обеспечить доставку груза «точно в срок». В настоящее время данный фактор наряду с соблюдением сроков доставки грузов является без преувеличения определяющим при выборе клиентом способов доставки, поэтому основной задачей является организовать ритмичность выполнения начально-конечных операций в железнодорожном узле в целом и подачу/уборку вагонов по заблаговременно составленному графику в частности.

Так, один из крупнейших на дороге транспортных узлов – Пензенский – был выбран опытным полигоном, где и был реализован «пилотный» проект. Работа по его реализации длилась несколько лет и была успешно завершена подписанием договора, определяющего взаимные обязанности и ответственность сторон. Результат не заставил себя долго ждать. Уже на стадии внедрения графика обработки подъездных путей основные эксплуатационные показатели работы станции были улучшены: сократился срок оборота вагона, время проведения грузовых операций, повысилась производительность работы маневровых локомотивов и т.д. Как следствие, весь Пензенский узел повысил свою перерабатывающую способность.

Конечно же, для оптимизации работы железнодорожных узлов необходим комплексный подход. Все действия участников перевозочного процесса должны быть четко регламентированы. Для реализации данных задач в отечественной железнодорожной практике давно известен такой инструмент, как ЕТП, который активно внедряется Н.И. Аносовым на Куйбышевской железной дороге. Несмотря на проведенные сокращения численности работников службы, а также упразднение дорожной лаборатории по разработке ЕТП, Н.И. Аносов сумел сохранить

косяк специалистов, способных выполнять такую работу. Именно благодаря им и был реализован Пензенский проект, а теперь на очереди ещё один – Самарский.

Хочется отметить также высокий профессионализм куйбышевских железнодорожников при организации работы в нестабильных условиях реформирования отрасли. Как известно, с довольно серьёзными трудностями, связанными с перегруженностью инфраструктуры, РЖД столкнулись при резко возросшем парке подвижного состава. Основным инструментом, направленным на упорядочение движения порожних вагонов стал единый сетевой технологический процесс (ЕСТП), который внёс изменения в систему планирования и оформления приёма к перевозке порожнего подвижного состава. Естественно, такие серьёзные изменения не могли не затронуть и технологию выполнения начально-конечных операций, выполняемых ВолгаУралТранс. Ведь избыточный рабочий парк никуда не делся. До внедрения ЕСТП он, управляемый огромным количеством собственников и операторов, курсировал по всей сети железных дорог, создавая одновременно профицит погрузочных ресурсов и дефицит пропускной способности сети. В настоящее время он в ожидании заадресовки и отправления забывает подъездные пути и любые возможные места отстоя. Как по закону сохранения энергии, порожняк, освободив часть магистральной инфраструктуры РЖД, стал скапливаться на подъездных путях, которые, в свою очередь, тоже не были рассчитаны на такое их количество и имеют определённую, не безграничную, перерабатывающую способность.

Предвидя, фактически, остановку движения на путях необщего пользования, грозившую физической невозможностью обмена погруженными и выгруженными вагонами, куйбышевские железнодорожники предприняли комплекс мер, чтобы исключить возможный паралич. Практически все службы были задействованы для организации бесперебойного обслуживания потребителей железнодорожных услуг. На дороге было выделено 55 станций, где организованы так называемые

«отели для вагонов». На них собственники подвижного состава могут разместить более 3,5 тысячи вагонов до их реальной востребованности на станциях погрузки. Организован круглосуточный контакт-центр, позволяющий в любое время произвести оформление перевозочных документов. Мобилизованы работники вагонного хозяйства. Координацией работы всех служб руководит, конечно же, Дирекция управления движением и, в первую очередь, – начальник службы грузовой и коммерческой работы Н.И. Аносов. Мы не раз убеждались в его личном контроле за организацией выгрузки и непосредственном участии в «разруливании» узловых коллапсов.

Ещё одной характерной чертой куйбышевских железнодорожников является их готовность к диалогу при решении любых производственных вопросов. Для более эффективного взаимодействия и принятия согласованных решений на Куйбышевской дороге организованы и систематически проводятся Координационные советы. Возглавляемые начальником магистрали С.В. Соложенкиным, они полностью оправдывают своё предназначение. Организованный в формате «круглого стола» диалог непосредственных участников перевозочного процесса и потребителей услуг железнодорожного транспорта даёт максимальный эффект при соблюдении баланса интересов каждого из участников. Наша компания не раз вносила свои предложения по оптимизации взаимодействия на эту площадку и каждый раз находила там понимание и быстрое решение проблем.

Подводя итог всему вышесказанному, можно однозначно и без сомнения охарактеризовать отношения с ОАО «РЖД» в лице Куйбышевской железной дороги как партнёрские и перспективные, а также направленные на повышение конкурентоспособности железнодорожных перевозок и эффективности взаимодействия на всех этапах перевозочного процесса.

**Г.М. Третьяков, генеральный директор
ОАО «ВолгаУралТранс»**

ОАО «ВолгаУралТранс»
65 лет на рынке транспортных услуг

*Начальнику Куйбышевской железной дороги С.В. Соложенкину
Председателю Дорпрофжел М.П. Миронову
Председателю совета ветеранов А.В. Павлову*

*От души поздравляем Вас с юбилеем –
140-летием Куйбышевской железной дороги!*

У нашей дороги богатое прошлое, стабильное настоящее и гигантский потенциал развития. Куйбышевская магистраль является одной из крупнейших магистралей страны. За годы своего существования магистралью был перевезён не один десяток млн. пассажиров и млн. тонн грузов. Это колоссальный объём работы, выполненный сотрудниками железной дороги.

Желаем Вам, дорогие коллеги, чтобы все поезда привозили с собой счастье и исполнение заветных желаний. Ответственности Вам, ведь ваше дело – чрезвычайно важное и нужное!

Пусть молитвы близких помогут Вам в трудные минуты жизни, а на пути встречаются только любовь и радость. Огромного личного счастья Вам, чтобы оно согревало каждый день вашей жизни, наполнило душу любовью и теплом.

*Генеральный директор ОАО «ВолгаУралТранс» Г.М. Третьяков
Председатель объединённого комитета профсоюза Л.И. Кечина
Председатель Совета ветеранов А.И. Аренина*