

Фото из архива ООО «Транснефть – Медиа»



ПРОЗРАЧНО, ЭФФЕКТИВНО, НАДЕЖНО

ПРОГРАММА ОРГАНИЗАЦИИ ВРЕМЕННЫХ СКЛАДОВ ХРАНЕНИЯ ОПТИМИЗИРУЕТ СХЕМУ ПОСТАВКИ МАТЕРИАЛОВ И ОБОРУДОВАНИЯ НА ТРУБОПРОВОДНЫЕ СТРОЙКИ

Чуть больше года назад ООО «Транснефть-Логистика» (ТНЛ) начало реализацию разработанного им проекта по организации временных складов хранения (ВСХ) материально-технических ресурсов (МТР) для строительных проектов АК «Транснефть». За это время проект на 100% доказал свою эффективность. Сегодня он действует уже практически на всех крупных стройках компании.

Организация ВСХ позволила организациям системы «Транснефть» (ОСТ) и подрядным организациям, занимающимся строительством и реконструкцией объектов трубопроводной системы, сосредоточиться на их непосредственных обязанностях. Им не нужно больше отвлекаться на решение проблем доставки материалов, их складирования, хранения и подвоза на

стройплощадки. На временные склады, расположенные в транспортной доступности к возводимым объектам, МТР доставляются, как правило, заранее, чтобы при выходе на площадку у строителей были в наличии основные ресурсы, а остальные доставлялись по мере необходимости в соответствии с графиком работ.

ЦЕПОЧКА НЕ РВЕТСЯ

«Транснефть-Логистика» запустила программу ВСХ в феврале прошлого года. Первым ее испытателем стало ООО «Транснефть – Трубопроводная строительная дирекция» («Транснефть – ТСД»), реализующее практически все крупные трубопроводные проекты в Европейской части России. За время действия программы на временные склады хранения, построенные для «Транснефть – ТСД», принято более 315 тыс. т труб, почти 11 тыс. т строительных материалов и оборудования.

На ТСД приходится 80% всех организованных в системе «Транснефть» временных складов – 43 площадки расположены в местах реализации проектов «Юг-1» (МНПП Тихорецк – Новороссийск) и

«Юг-2» (МНПП Волгоград – Тихорецк), проекта «Увеличение поставок светлых нефтепродуктов в Московский регион», реконструкции нефтепровода Куйбышев – Лисичанск и других проектов. Довольно быстро к программе присоединились дочерние общества компании: ЦУП ВСТО, «Транснефть – Прикамье», «Транснефть – Балтика», «Транснефть – Урал», «Транснефть – Восток», «Транснефть – Приволга».

Экономическая эффективность программы ВСХ зависит от всех звеньев в цепочке поставок. Добиться дополнительной оптимизации логистических процессов «Транснефть-Логистике» позволил договор с Центральной дирекцией по управлению терминально-складским комплексом, филиалом ОАО «РЖД». Документ устанавливает фиксированные на срок до одного года ставки на услуги Центральной дирекции, действующие в пределах одной железной дороги на всех ее станциях на территории России. Мало того что нефтепроводчикам не нужно теперь договариваться о расценках с каждой станцией, принимаю-

щей их грузы, ТНЛ до сих пор удается держать тарифы на уровне 2014 года.

— По договору мы выступаем грузополучателем и имеем возможность принимать груз практически на любой железнодорожной станции нашей страны, — поясняет заместитель генерального директора ООО «Транснефть-Логистика» Игорь Деревецкий. — Работающие на станциях бригады РЖД разгружают вагоны и складируют груз на прирельсовых складах, штабелируют его для осмотра. А мы, приняв груз, перегружаем его на автомобильный транспорт и везем на ВСХ.

ВОЗМОЖНЫ ВАРИАНТЫ

Взаимодействие с ОСТ, которые выступают в роли заказчика услуг, строится в несколько этапов. Получив от заказчика планы реконструкции или строительства объекта, специалисты отдела складской логистики ТНЛ прорабатывают с РЖД условия приема необходимых грузов на станции назначения, организации там погрузо-разгрузочных работ, прирельсовых складов и прочие логистические факторы.

Все это согласовывается с заказчиком, и в результате выбирается устраивающая его с точки зрения целесообразности и экономической выгоды схема.

Важнейший элемент этой схемы — ВСХ, откуда материалы и техника будут доставляться на объекты строительства по мере необходимости. Место для такого склада специалисты по логистике также согласовывают с заказчиком. Варианты зависят от наличия уже готовой инфраструктуры, подъездных путей и прочих факторов. В ТНЛ на основе уже полученного опыта выделяют три основных вида организации площадок временного хранения: на действующей инфраструктуре, на удаленной инфраструктуре и на отсутствующей инфраструктуре.

Первый — самый простой: склад можно обустроить на пути от железнодорожной станции к месту строительных работ. Это означает, что там уже есть места, где с минимальными затратами можно организовать хранение МТР. Второй вариант немного сложнее — подходящих мест для ВСХ непосредственно по пути нет,



Фото: Мисаила Зильбера

но склад можно устроить на некотором удалении от стройплощадки. Транспортировка будет подороже, но особых проблем с организацией склада не предвидится. И наконец, третий вариант — самый сложный: строительство будет идти в труднодоступных местах, где никакой инфраструктуры нет и быть не может.

КОМСОМОЛЬСКИЙ ОПЫТ

Именно с этим третьим, самым сложным вариантом «Транснефть-Логистика» столкнулась при организации ВСХ

Хранение МТР на временных складах «Транснефть-Логистика» организует строго в соответствии с регламентами «Транснефть»



Фото из архива ООО «Транснефть-Логистика»

Организация временных перевалочных баз и ВСХ будет в системе «Транснефти» регламентирована. Они будут включаться в проект организации строительства. Планируется разработать порядок учета затрат на организацию временных складов и перевалочных баз при разработке проектно-сметной документации

для строительства нефтепровода-отвода от ТС ВСТО до Комсомольского НПЗ, которое ведет ЦУП ВСТО.

Дорог нет, инфраструктуры — тоже, зато болот — сколько угодно. В таких условиях пришлось принимать непростые, подчас нестандартные решения. При обустройстве площадки для ВСХ вынимали огромные объемы грунта, укладывали геотекстиль и лежневки и засыпали скальником, который брали из карьеров, использовавшихся ЦУП ВСТО для прокладки вдольтрассового проезда и отсыпки строительных площадок.

— Практически все материалы для обустройства площадок пришлось завозить, — рассказывает Игорь Деревицкий, — от деревянного бруса до опор для освещения. Пришлось завозить и технику, которая осуществляла вывоз и выгрузку трубы на складах. Для подъезда к площадкам устраивались подъездные пути.

И все же площадки были подготовлены вовремя, и в августе прошлого года начался завоз МТР. Помогли и железнодорожники — на некоторых станциях не было даже погрузо-разгрузочных бригад, но ОАО «РЖД», чтобы не сорвать договор, перебрасывало туда технику и людей с других станций. Всего на ВСХ было принято более 25 тыс. т трубной продукции, более 100 т прочих МТР.

— Сегодня все эти площадки уже переданы ЦУП ВСТО, и они сами со своими подрядчиками их эксплуатируют, — говорит Деревицкий. — Для удобства строителей мы организовали еще две площадки в Хабаровске и Комсомольске-на-Амуре на пристанционных территориях. Там мы принимаем грузы, которые еще не востребованы в строительстве, завозить их на площадки рано. Но раз идет поставка, не надо ее останавливать, и эти площадки нам очень хорошо помогают.

УШЛИ НА БАЗУ

С ЦУП ВСТО «Транснефть-Логистика» работает еще и на проекте расширения ТС ВСТО до 80 млн. т нефти в год. Там организовано два временных склада в Усть-Куте и Вихоревке (Иркутская область). Весной на них пошли первые МТР. Складские площадки расположены на действующей инфраструктуре, так что при их устройстве обошлись минимальными затратами. В рамках этого же проекта организуются и перевалочные базы.

— Временные перевалочные базы отличаются по своему функционалу от ВСХ, — поясняет Игорь Деревицкий. — Они нацелены на перевалку груза с одного вида транспорта на другой, и хранение на них краткосрочное. Например, происходит поставка МТР в какое-то труднодоступное место, где часть пути проходит по зимникам и бездорожью. И в точке, где заканчивается пригодная к проезду дорога и везти груз обычным транспортом становится уже невозможно, располагается такая площадка. Там груз переваливается на специализированный транспорт и отправляется дальше. Эти же базы используются для консолидации грузов, которые порой приходят мелкими партиями. Имеет смысл объединять их в большие объемы и отправлять меньшим количеством транспорта. Это гораздо дешевле, а часто и быстрее.

Кстати, организация временных перевалочных баз и ВСХ будет в системе «Транснефти» регламентирована. Они будут включаться в проект организации строительства. Затраты на организацию временных перевалочных баз и ВСХ в системе «Транснефти» в ближайшее время будут включены в проектно-сметную документацию.

Перевалка труб на автомобильный транспорт с временной площадки хранения на барже



Фото из архива ООО «Транснефть-Логистика»

— Предлагаемые ТНЛ логистические схемы позволяют головной компании и ОСТ сокращать затраты на доставку МТР до 30%. Мы готовы расширять портфель заказов, — отмечает Игорь Деревицкий.

ДО АВТОМАТИЗМА

Схема поставок с применением ВСХ улучшается с помощью средств автоматизации. Сегодня ТНЛ пользуется двумя основными программами: Автоматизированной системой «Перевозка МТР» (АСПМТР) и «1С: Управление складами». Обе они разработаны отделом информационных технологий предприятия и полностью интегрированы друг с другом.

Одно из главных достижений программного творчества логистов — «личный кабинет», который «открылся» еще в июле прошлого года. Тогда, по сути, в тестовом режиме в нем могла работать только «Транснефть-ТСД». Сегодня «кабинетный» функционал значительно расширился.

— Благодаря «личному кабинету» наши заказчики вскоре получат возможность в автоматизированном режиме самостоятельно оформлять поручения экспедитору, — рассказывает начальник отдела

«Личный кабинет» обеспечит заказчикам доступ к программным продуктам ТНЛ, позволит использовать базу данных МТР, контролировать формирующиеся в процессе транспортировки и складирования документы, а также отслеживать каждую тонну груза на всех этапах ее транспортировки и хранения

информационных технологий ООО «Транснефть-Логистика» Ярослав Лебединский. — Сейчас они делают это в ручном режиме, связываясь с ТНЛ по электронной почте. Автоматизация сократит время и минимизирует возможность ошибки.

Дополнительно ОСТ будут получать отчетность в любом разрезе поставок МТР. ООО «Транснефть Надзор» ежедневно присылает в ТНЛ информацию об отгрузке трубы по всем заводам-поставщикам, выпускающим продукцию для трубопроводного транспорта. Эта информация также автоматически подгружается в систему и практически сразу может быть доступной для пользователей «личного кабинета».

— «Личный кабинет» развивается постоянно и непрерывно, — говорит Ярослав Лебединский. — Сейчас мы опробуем и одновременно улучшаем его совместно с

«Транснефть — ТСД». Это нововведение, безусловно, будет полезно заказчикам — оно упрощает наше взаимодействие. Заказчики смогут использовать нашу базу данных по МТР, получат доступ к формирующимся в процессе перевозки и складирования документам. Программа позволяет отследить каждую конкретную тонну груза: на каком этапе хранения она находится, когда выехала, сколько была в пути, когда была выгружена, когда ушла со склада. Заказчик знает, какие были произведены затраты, может сравнить первоначальный план и факт. И все это — в режиме реального времени, без запросов в ТНЛ. В перспективе возможна реализация электронной подписи. Это означает, что прямо в программе можно будет заверять все необходимые документы и полностью исключить их бумажные версии.

Вадим Оноприков

Детали резервуарной кровли на хранении



Фото из архива ООО «Транснефть-Логистика»