



Nurminen *news*

Корпоративный журнал Nurminen Logistics 2/2010

► Nurminen*news*

2/2010

1 Передовая статья

2 Путь контейнера

Репортаж о перемещении контейнера в хельсинкском порту Vuosaari.

8 Через Россию на Дальний Восток

Возобновление грузового сообщения между Финляндией и Юго-Восточной Азией по Транссибирской магистрали.

12 Дом Luukku побывал в Мадриде

Финский энергоэффективный дом хорошо проявил себя на международном конкурсе.

14 Диагностические снаряды в трубе

Взгляд на подземную логистику.

16 Техника в порядке

Обзор крытых вагонов Nurminen Logistics.

18 Танцы в линию

В бухгалтерии Nurminen Logistics два танцора линейных танцев.

20 Встреча с клиентом:
Урешино Хироаки



8



14



18

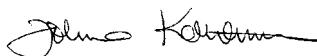
Новый взгляд на старый маршрут

Мир постоянно меняется. Старые методы ведения дел уступают место новым идеям. Зачастую новые методы – это взаимодействие старых и новых идей. Порой, впрочем, приходится констатировать, что старый метод лучше целого вороха новых. И наоборот, иногда мы удивляемся, почему раньше не замечали, что благодаря изменению образа мышления достигается более высокий уровень эффективности и выполнение общих заданий становится еще проще, чем раньше.

Совместными усилиями вопросы решаются гораздо легче. Чтобы изменить ход дел к лучшему, стоит лишь смело выражать свои мысли и полагаться на свой опыт.

Отличным примером этого является сотрудничество с партнерами и клиентами. Хороший экспедитор умеет ставить себя на место клиента и подыскивать решения логистических задач, основываясь на собственном опыте и своей точке зрения. В то же время, необходимо уметь осознавать большие общности и взаимовлияние вещей, а также понимать, как решаются вопросы на практике и как можно способствовать продвижению дел, например, с помощью партнеров, представляющих другую культуру. Чем дальше от собственной культуры находишься, тем важнее становится открытость общения. И с чем более сложными целостностями приходится иметь дело, тем более важным становится открытое обсуждение всех вопросов, а также учет ошибок, так как суть в том, что и их не всегда удается избежать. В хорошем партнерстве учатся также и на неудачах. Совместно достигнутый успех, в свою очередь, повышает уровень доверия, которое является базовой предпосылкой успешного партнерства.

Хорошим примером результативного сотрудничества является описываемое на страницах 8-11 настоящего журнала возобновление грузового сообщения между Финляндией и Юго-Восточной Азией по Транссибирской магистрали. Это не было бы возможно без совместных усилий и взаимодействия между сторонами. Наш российский партнер Транспортная группа FESCO обеспечил возможности для преодоления многих препятствий, а компания Nurminen Logistics выступила в качестве организующего звена в Финляндии и, благодаря доверительным отношениям, заставила клиента поверить в восстановленное в рамках эксперимента грузовое сообщение. А когда к этим факторам добавилась еще и потребность в открытии нового альтернативного маршрута, результат был гарантирован. Таким образом, в данном случае мы имеем дело с новым взглядом на старый маршрут. Это хорошее начало для дальнейшего сотрудничества.



*Йорма Кервинен
Старший вице-президент*



2





ТЕКСТ: НИИНА ХААСОЛА
ФОТО: ВЕЙККО СОМЕРПУРО

Путь контейнера

Порт Вуосаари в Хельсинки бесперебойно поставляет грузы в расположенный вблизи логистический центр Nurminen Logistics. Корпоративный журнал *Nurminen News* решил узнать, что происходит с прибывающими по морю контейнерами в порту и логистическом центре.

Красивым днем в конце лета мы прошли на закрытую территорию порта. В лучах солнца ярко блестит море. В порту Вуосаари налажено регулярное грузовое сообщение, в том числе, с Германией, Великобританией, Нидерландами, Бельгией, Данией, Швецией и Эстонией. У причалов и сейчас стоит несколько судов. К сожалению, деятельность порта еще не полностью восстановилась после кризиса. Так, с января по август 2010 года было зарегистрировано 5 617 заходов судов, тогда как за 2008 год данный показатель составил 10 462. Сокращение грузооборота в 2009 году по сравнению с предыдущим годом составило 16 процентов. И в этом году сокращение продолжилось, составив 6 процентов по сравнению с показателями за 2009 год. Все же, сейчас наши мысли заняты другим, когда нам представилась возможность подняться на кран компании Stevesco и осмотреть порт с высоты.



▲ Краны Stevesco отличаются крупными размерами. Верхняя точка башни крана находится на высоте 64 метров, а высота стрелы в стояночном положении достигает 86 метров. Мы забираемся в кабину, находящуюся на высоте 34 метров. Часть подъема можно проехать на лифте, но остаток пути приходится пройти пешком. Говорят, что некоторые посетители боялись посмотреть вниз, поднимаясь по открытой лестнице.

▼ Крановщик **Тимо Кьюорё** из компании Stevesco показывает, как происходит подъем контейнера с палубы корабля. Работа требует хорошего глубинного зрения и полной концентрации. По словам Тимо, в такой ясный летний день работать гораздо проще, чем при сильном ветре. Зимой же бывает, что видимость полностью пропадает из-за обильного мокрого снега. Мне кажется, что кабина и сейчас сильно раскачивается, но Тимо утверждает, что это еще ничего. В 2008 году Порт Хельсинки обработал в целом около 420 000 эквивалентов 20-тифутовых контейнеров (TEU). В 2009 году сокращение по сравнению с предыдущим годом составило более 16 процентов. С января по август 2010 года было обработано 270 000 контейнеров, что означает рост на 15 процентов по сравнению с низкими показателями 2009 года. Кроме того, по территории порта движется большое количество грузовых автомобилей с прицепами. Согласно статистике, в 2008 году было зарегистрировано 518 000 заездов грузового автотранспорта в порт. В период с января по август 2010 года количество заездов составило 316 000.

► Снятый с корабля контейнер устанавливается на порталный автопогрузчик. Это 8-колесное устройство, предназначенное для работы в порту, сначала транспортирует контейнер на площадку перед следующим перемещением. Портальный автопогрузчик нельзя назвать низким устройством даже по сравнению с краном. Его высота составляет 13 метров.





◀ Когда я стою у кабины автопогрузчика на высоте 11 метров, я чувствую, как ветер треплет мои волосы. Оператор портального автопогрузчика **Кари Фриман** из компании Stevesco привычно управляет устройством и перемещает контейнер на правильное место, следуя указаниям маленького компьютера в кабине. Контейнер укладывается в штабель в ожидании следующего этапа.



◀ После того, как груз, находящийся в контейнере, прошел необходимое таможенное оформление, он может быть перемещен с площадки в помещения логистического центра Nurminen Logistics за пределами закрытой портовой территории. Обычно таможенное оформление занимает около одних суток с момента поступления груза в порт. После того, как документы на груз оформлены, автопогрузчик перевозит контейнер в логистический центр Nurminen Logistics в соответствии с произведенным заказом.

▼ Так как логистический центр находится совсем рядом с закрытой территорией порта, маршрут транспортировки весьма короток. Это позволяет экономить время и деньги клиентов.





▲ В логистическом центре мы продолжаем следить за перемещениями аналогичного контейнера. Выясняется, что в контейнере находятся рулоны стального листа на специальных поддонах для транспортировки компании Coil-Tainer. Coil-Tainer – это крупная американская транспортная компания, сотрудничающая в Финляндии с Nurminen Logistics. Это означает, что клиентом Nurminen Logistics является именно Coil-Tainer, а не производитель или заказчик рулонов стали. Рулоны прибыли в Хельсинки из Балтимора, и продолжают свой путь на грузовом транспорте Nurminen Logistics в финский город, находящийся в материковой части страны. Путь рулона стали в целом занимает 3-4 недели.



▲ Красные поддоны Coil-Tainer эффективно удерживают на месте даже самые крупные рулоны.

Стальные рулоны в надежных руках

Американская компания Coil-Tainer Limited, созданная в 1998 году, совершила переворот в морских перевозках крупных и тяжелых рулонов стали. Компания разработала специальные поддоны, которые позволили ускорить загрузку стальных рулонов в транспортные контейнеры и их выгрузку.

Поддоны компании Coil-Tainer не только сделали перевозку рулонной стали более эффективной, но также обеспечили большую степень безопасности и исключили повреждения рулонов – до 25 тонн тяжелых стальных рулонов закрепляются при транспортировке на поддонах и остаются неповрежденными, в то время как в прошлом в ходе морских перевозок грузу мог причиниться значительный ущерб, несмотря на трудоемкую фиксацию и крепление.

Компания Coil-Tainer сотрудничает с компанией Nurminen Logistics уже около полутора лет. Сама компания Coil-Tainer сравнительно невелика, однако она ведет глобальную деятельность через сеть агентов в ряде портов. Рулоны, поставляемые компанией Coil-Tainer в порт Вуосаари, приходят из Балтимора, штат Мэриленд, США.

После прибытия контейнера в Хельсинки компания Nurminen Logistics проводит таможенное оформление груза и заказывает перевозку контейнера на свой терминал в логистической зоне вне закрытого порта. Там Nurminen Logistics выгружает поддоны с рулонами из контейнера на склад, откуда, в зависимости от согласованных условий Инкотермс, организует доставку рулонов заказчику с помощью своих специальных трейлеров.

– Компания Coil-Tainer борется за качество и поэтому предъявляет жесткие требования не только к себе, но и ко всем



◀ Специализированный грузовой автомобиль Nurminen Logistics уже дожидается загрузки. На этот раз рулем находится водитель **Матти Вярянен**.

▶ В терминале многотонные рулоны загружаются с помощью мостового крана в отопляемый контейнер Nurminen Logistics. Погрузочные работы выполняют Матти Вярянен, **Веса Марьякаарто** и **Мика Койвисто**. После окончания погрузки грузовой автомобиль направляется к клиенту компании Coil-Tainer. Путь рулонов стального листа на этот раз окончен. Поддоны для транспортировки Coil-Tainer и контейнер MSC готовы к новым заданиям.

*Портовая статистика в статье:
Порт Хельсинки*



своим партнерам в целях обеспечения высокого уровня обслуживания. Наши поддоны разработаны для транспортировки стали в рулонах без какого-либо риска повреждения, и мы хотим быть уверены в том, что такой же профессионализм гарантирован в ходе реализации всей логистической цепочки, а также во время погрузки рулонов на поддоны и разгрузки с них, до и после доставки. Поэтому нашим агентам направляется подробное руководство по эксплуатации, содержащее необходимые инструкции, которым они следуют. Таким образом, мы хотим гарантировать соответствие предлагаемых услуг стандартам Coil-Tainer на протяжении всей транспортировки, – говорит **Дирк Ван Ландегем**, менеджер по продажам и маркетингу компании Coil-Tainer.

Coil-Tainer высоко оценивает уро-

вень сервиса, предоставляемого компанией Nurminen Logistics.

– Нам не было направлено ни одной жалобы от получателей рулонов, а это означает отсутствие поврежденных доставленных стальных рулонов. Компания Nurminen Logistics является отличным партнером еще и потому, что она предлагает больше, чем просто разгрузку и транспортировку товаров. У компании имеются хорошие складские помещения, в которых также доступны таможенные услуги. Найти такого партнера не всегда просто, – добавляет г-н Ван Ландегем.

Компания Coil-Tainer предлагает услуги по доставке в США и из США в различные пункты назначения в Северной и Южной Европе, Китае, Корее, Турции, Бразилии.

– Из Антверпена мы отправляем грузы в различные порты Китая, Кореи

и Турции. Из Швеции мы выполняем отправку в США, Корею и Турцию. Одним из преимуществ компании Coil-Tainer является гибкость – компания может перевозить грузы в различные пункты назначения в кратчайшие сроки при условии наличия минимального тоннажа, – говорит г-н Ван Ландегем.

Пустые поддоны из Финляндии направляются в Антверпен или в Гетеборг и Евле в Швеции, в зависимости от текущей потребности в оборудовании.

– Но мы надеемся, что мы сможем также заниматься экспортом из Финляндии, чтобы не приходилось транспортировать из страны пустые поддоны. Мы заинтересованы в развитии нашей деятельности в Финляндии, в частности, в сотрудничестве с компанией Nurminen Logistics, – заключает г-н Ван Ландегем.

8

ТЕКСТ: ЛАУРА ЙОКИНЕН
ФОТО: ВЕЙККО СОМЕРПУРО



Через Россию на Дальний Восток

Весной этого года после многолетнего перерыва компания Nurminen Logistics совместно с российской Транспортной группой FESCO возобновила грузовое сообщение между Финляндией и Юго-Восточной Азией по Транссибирской магистрали. Сообщение на этом маршруте планируется сделать регулярным.

Еще в 2005 году Транссибирская магистраль использовалась для транзитных перевозок через Финляндию на российский рынок. Российским импортерам было выгодно поставлять товары в Москву и Санкт-Петербург через Финляндию. В начале 2006 г. Железнодорожное управление РФ изменило тарифы, в результате чего транспортировка товаров через Финляндию в Москву для многих стала слишком дорогой, и трафик значительно снизился. Возобновленное сообщение направлено не на российский рынок, а на Юго-Восточную Азию и обратно.

Сотрудничество между группой FESCO и компанией Nurminen Logistics заключается в том, что FESCO отвечает за транспортную составляющую, а Nurminen Logistics за клиентов. Сотрудничество началось с одного вагона в 2008 г. Летом 2009 г. вице-президент группы FESCO **Алексей Гром**, ответственный за деятельность, связанную с железными дорогами, и исполнительный директор Nurminen Logistics **Лассе Пайтсола** встретились в Москве и основательно подумали о развитии сотрудничества в части контейнерных перевозок. Тогда и зародилась идея о возобновлении перевозок по Транссибирской магистрали.

Транспортная группа FESCO является единственным российским участником рынка грузоперевозок, который может предоставить такую услугу, используя собственные вагоны, контейнеры и океанские суда. Такой партнер может гарантировать, что реализация перевозок не будет зависеть от третьих сторон. У группы FESCO есть также множество филиалов, расположенных вдоль Транссибирской магистрали.

– Налаженные коммуникации обеспечивают быстрое движение поездов. У нас есть собственные работники на протяжении всего пути следования состава от пункта пересечения границы на станции

Бусловская до самого Владивостока, – рассказывает Алексей Гром.

Пробный состав превысил все ожидания

Эффективность и скорость маршрута были впервые протестированы в апреле этого года. С терминала Nurminen Logistics в г. Хамина был отправлен пробный состав из 38 фитинговых платформ с экспортным грузом клиента, производящего изделия лесной промышленности. Состав пересек границу в Вайниккала и практически без остановок доехал до порта «Восточный», что недалеко от Владивостока. Там груз перегрузили на судна FESCO, которые доставили контейнеры в Китай, Тайвань и Корею. Отрезок пути по транссибирской магистрали до порта «Восточный» был преодолен менее чем за 10 дней, то есть гораздо быстрее, чем предполагалось. Скорость передвижения была приблизительно такая же, как и у пассажирского поезда.

– У нас хорошие взаимоотношения с РЖД, поэтому открытие маршрута не было слишком сложным и с точки зрения бюрократии, – рассказывает Алексей Гром.

– Перевозку значительно ускорило полученное разрешение от РЖД на погрузку контейнеров на платформы дверями наружу, для более быстрого прохождения таможенного контроля, – добавляет Гром.

Транспортная группа FESCO осуществляет большие объемы перевозок по похожим маршрутам внутри России. Компания занимается регулярными перевозками клиентских грузов, в том числе, между Москвой и Владивостоком.

Способ управления рисками

Следующий состав был отправлен из Хамина в порт «Восточный» в конце сентября. Старший вице-



президент Nurminen Logistics **Харри Вайникка** твердо уверен в жизнеспособности маршрута, даже несмотря на падение цен на морские грузоперевозки.

– Финляндия является крупным экспортером на Восток. Сейчас, когда экономическая ситуация немного улучшилась, судоходные компании по-прежнему активно конкурируют между собой, что, опять же, снижает цены. Объемы морских перевозок значительно превышают объемы железнодорожных, и это тоже, естественно, влияет на ценообразование. Все же наша конкурентоспособность выражается не в цене, а в том, что мы предлагаем альтернативу морским перевозкам по срокам доставки. Мы уверены, что значимость Транссибирской магистрали будет расти. Для некоторых компаний существование этого маршрута является способом управления рисками, поскольку благодаря данному маршруту цепочка поставки товаров не находится в полной зависимости, например, от морских грузоперевозок, – говорит Харри Вайникка.

По словам Алексея Грома, самым сложным в возобновлении сообщения по Транссибирской магистрали было заставить клиентов поверить в потенциал данного маршрута. Основной целью является наладить регулярное сообщение, при котором поезд будет преодолевать расстояние от финской границы до Владивостока за 16 дней.

– В октябре 2009 г. мы посещали Финляндию и встречались с клиентами Nurminen Logistics. Тогда подобная услуга заинтересовала, может быть, одного или двух клиентов. Сейчас интерес гораздо более оживленный, – говорит Гром.

По словам Грома, финские клиенты являются профессионалами, которые понимают значимость маршрута. Гром также считает, что возобновление перевозок из Финляндии в Юго-Восточную Азию по Транссибирской магистрали влияет на ценовую политику морских грузоперевозок. По мере возрастания популярности Транссиба, места для новых участников рынка на этом маршруте будут становиться все меньше и меньше.

– Всемирный экономический кризис все еще заметен во многих отраслях. И сейчас как раз подходящий момент для того, чтобы закрепить свои позиции на этом маршруте до того, как он будет занят перевозками других грузов, – предупреждает Гром.

Через Россию без остановок

В состав транссибирского поезда входит 71 условный вагон, что определяет общую длину поезда вне зависимости от того, составляется ли он из 40- или 80-футовых фитинговых платформ. Поезд способен перевезти 78 сорокафутовых контейнеров.

– Базовая стоимость перевозки включает в себя именно полный состав. Если вагонов меньше, то и стоимость перевозки возрастает, – поясняет Алексей Гром.

Поезд идет от финской границы до порта Восточный практически без остановок. На протяжении всего пути состав ни разу не перестроивается и может не останавливаться на сортировочных станциях.

– Транссибирский поезд идет по территории одной страны и одной и той же таможенной зоны. При морских перевозках необходимо учитывать законы и постановления нескольких государств, что всегда создает клиенту дополнительные сложности, – напоминает Алексей Гром.

– Я уверен, что маршрут, пролегающий через Транссиб, в будущем станет очень востребованным. Поэтому нам важно уже сегодня задуматься над тем, как обеспечить необходимое количество вагонов и контейнеров в будущем.

Для начала один состав в месяц

По словам Харри Вайникка, на данный момент реальной целью является отправка одного состава в месяц. В долгосрочной перспективе планируется наладить регулярное еженедельное сообщение.

– Одна из наших сложнейших задач – это наладить именно двустороннее сообщение. Однозначным условием клиентов, работающих на импорт, является надежное, рентабельное и регулярное сообщение. На сегодняшний день таможенные процедуры в портах на Дальнем Востоке России еще не работают так, чтобы мы могли быть уверены в своевременности отправления грузов. Кроме того, товары должны отправляться из порта быстрее. Сейчас документы на контейнеры нельзя проверить на месте: сначала контейнеры нужно погрузить на платформы, и только потом начинается проверка. Над этим мы в настоящий момент работаем с нашим российским партнером, – рассказывает Харри Вайникка.

Одно известно наверняка – по железной дороге груз прибывает на место почти на две недели быстрее, чем по морю. Кроме того, клиенты могут приобрести за раз всю комплексную логистическую цепочку от одного поставщика логистических услуг. На транссибирском маршруте клиентам также гарантируется достаточное количество железнодорожных вагонов и контейнеров.

– Мы не ставим себе цель «осчастливить» этими перевозками весь мир, но мы хотим создать дополнительную ценность и отменный сервис для каждого клиента, который обратился к нам, – подводит итог вице-президент транспортной группы FESCO Алексей Гром.

Сотрудничество Nurminen Logistics и FESCO удостоилось внимания на заседании ассоциации КСТП

В 1997 году участники рынка перевозок на Транссибирской магистрали учредили международную ассоциацию «Координационный Совет по Транссибирским перевозкам» (КСТП), в основные задачи которой входит обеспечение транспортного сообщения на Транссибирской магистрали и координация деятельности оперирующих на ней компаний. Председателем ассоциации является президент ОАО «Российские железные дороги» **Владимир Якунин**. В ассоциацию входит 114 членов из 22 стран.

КСТП ежегодно собирается на открытое для всех членов заседание. В этом году заседание было проведено в конце сентября в Братиславе. Выступавший на заседании Владимир Якунин заявил, что объем контейнерных перевозок на Транссибирской магистрали вырос за первые восемь месяцев 2010 года на 23 процента. В своей речи он также выразил удовлетворенность тем, что Nurminen Logistics и Транспортная группа FESCO в условиях сложной рыночной конкуренции смогли возобновить конкурентоспособный продукт – грузовое железнодорожное сообщение между Финляндией и Юго-Восточной Азией по Транссибирской магистрали.



12



ТЕКСТ: ЛАУРА ЙОКИНЕН
ФОТО: УНИВЕРСИТЕТ ААЛТО И ХАННУ ВУОРИНЕН

Дом Luukku посетил Мадрид

Спроектированный студентами финского университета Аалто энергоэффективный дом Luukku принял участие в июне в десятиборье по энергоэффективному строительству Solar Decathlon Europe 2010 в Мадриде. В Испанию и обратно Luukku доставила компания Nurminen Logistics.

Энергоэффективный дом, получивший название Luukku, проектировался и строился в университете Аалто в течение двух лет. Для участия в конкурсе было необходимо спроектировать дом, который в климатических условиях Мадрида в течение года сможет выработать столько же энергии, сколько и потребить. Luukku способен на это даже в финских широтах, а в климатических условиях Мадрида дом может вырабатывать энергии на 60 % больше собственного энергопотребления. Дом с внутренней площадью 42 м² и внешней 74 м² вырабатывает энергию от расположенных на крыше солнечных батарей. Дом должен был быть не только высокотехнологичным, но и комфортным.

В десятиборье Solar Decathlon семнадцать университетских команд из семи стран соревновались в энергоэффективности домов. В Мадриде Luukku собирала и разбирала группа сотрудников университета из 30 человек, в которую входили как

профессиональные плотники, так и сотрудники университета и студенты. Ответственным руководителем проекта выступал профессор по деревянному строительству **Пекка Хейккинен** с кафедры архитектуры университета Аалто.

– Было очень интересно наблюдать за всем процессом на месте: как энергоэффективная древесина начала расти и как она, спустя несколько недель, исчезла, – рассказывает Пекка Хейккинен.

По словам Хейккинена, финская стойкость требовалась в проекте только тогда, когда испанские контакты начинали барахлить и температура поднималась выше 40 градусов.

– В целом проект прошел успешно. Перевозка была хорошо организована и проведена. И хотя мы являемся международной компанией, одной из безусловных предпосылок успешной реализации проекта было наличие финского партнера по перевозкам, – продолжает Хейккинен.



Дома, принимавшие участие в десятиборье по энергоэффективному строительству, должны были быть не только высокотехнологичными, но и комфортными. Дом Luukka в общем зачете занял на конкурсе пятое место.



В Мадрид на четырех прицепах

Дом Luukka отправился в Мадрид на четырех прицепных платформах. Части дома были переправлены по морю из Финляндии в Бильбао, откуда партнер Nurminen Logistics доставил прицепы в Мадрид. Несмотря на то, что в Испании дела не всегда проходят так же гладко как в Финляндии, дом прибыл на место проведения соревнований вовремя.

– Было достаточно сложно заставить логистику работать отлажено, когда все 17 команд одновременно пытались доставить свои дома к месту соревнований в центр Мадрида, – рассказывает контролировавший на месте процесс перевозки, погрузки и разгрузки старший вице-президент Nurminen Logistics **Ханну Vuorinen**.

Доставка Luukka в центр Мадрида была связана не только с транспортировкой. Процесс нуждался в четком планировании и контроле во всех этапах проекта.

– Конкурсный дом – это уникальный объект с хрупкими и легко повреждаемыми частями. Поэтому проект требовал больших усилий по части погрузки, а также проектирования и реализации крепления груза, – продолжает Vuorinen.

Большой опыт и пятое место

Видами десятиборья по энергоэффективному строительству Solar Decathlon Europe 2010 были архитектура, строительство и технологии, солнечные энергосистемы, энергетический баланс, микроклимат помещения, пригодность к эксплуатации,

информационная связь и социальные медиа, коммерческое внедрение и маркетинг, инновационность и устойчивое развитие.

На первом этапе соревнований, темой которого была архитектура, дом Luukka, представляющий финское высококлассное деревянное строительство университета Аалто, сразу же получил максимальное количество баллов. В конечном итоге победу на соревнованиях одержал Политехнический Институт и Государственный Университет Виргинии. Университет Аалто занял пятое место.

– Мы многому научились, и если будем участвовать в десятиборье снова, то это будет не ранее чем через четыре года, – говорит Пекка Хейккинен.

– Также на транспортировку и ее планирование следует обращать больше внимания. Как и всегда, в ходе практической реализации проекта возникло множество хороших идей. Мы полагали, что перевозка шириной 2,4 метра и высотой 4,2 м будет идеальным вариантом, но когда в проект пришел опытный перевозчик крупногабаритных грузов Nurminen Logistics, мы поняли, что это не так. Еще лучшего результата можно было бы достичь, если бы наше сотрудничество началось сразу же на этапе проектирования дома, – продолжает Хейккинен.

Сейчас дом Luukka находится в финском городе Эспоо во дворе университета Аалто. Оттуда Nurminen Logistics доставит его на выставку дачных коттеджей, которая пройдет в финской коммуне Мянтьяхарью летом 2011 года. После выставки дом будет продан на аукционе.



Внутритрубные очистные и диагностические поршни извлекались из камер приема на компрессорной станции компании Gasum Oy в Иматре.

Диагностические снаряды в газопроводе

Основные виды логистической деятельности – это экспедирование товаров на земле, в море и воздухе. Но бывает также и логистика прохождения внутритрубных очистных и диагностических поршней через границы между странами внутри подземных трубопроводов.

В августе 2010 года компания Nurminen Logistics получила запрос от российского ЗАО НПО «Спецнефтегаз» на экспедирование поршней для внутритрубной очистки и диагностики двух газопроводов. У ЗАО НПО «Спецнефтегаз» имеется договор с финской компанией Gasum Oy и российским ООО «Газпром трансгаз Санкт-Петербург» о диагностике и очистке двух участков газопроводов от Санкт-Петербурга в России до города Иматра в Финляндии. Gasum Oy закупает поступающий в Финляндию газ у российского ОАО «Газпром»

и поддерживает распределительную сеть газопроводов в Финляндии.

Внутритрубные очистные и диагностические поршни движутся вместе с потоком газа в газопроводах диаметром 800 мм и 1000 мм от компрессорной станции вблизи Санкт-Петербурга до компрессорной станции в Иматре. С помощью снарядов обследовано состояние труб на участках газопроводов длиной свыше 150 км по всей их длине и по окружности с интервалами 2 мм с регистрацией всех типов дефектов этих

Что такое природный газ?

Природный газ образовывается также как и другие виды ископаемого топлива: из останков небольших морских животных и растений под воздействием высокого давления в земной коре в течение сотен миллионов лет. Как правило, источники природного газа обнаруживаются неподалеку от месторождений нефти, однако существуют и отдельные крупные месторождения природного газа. Еще в 1930-х при добыче нефти природный газ утилизировался как вредное вещество. Использование газа начало понемногу распространяться в США, и уже в 1950-х природный газ стал важным видом топлива. В Европу использование газа в качестве топлива пришло в конце 1950-х, однако широкую популярность природный газ приобрел только в 1970-е.

В Финляндии использование природного газа началось в 1974 г. Сегодня на долю природного газа приходится 25 процентов мирового энергопотребления, в странах ЕС этот показатель составляет 22 %, а в Финляндии 11 %. Ожидается, что к 2020 г. потребление природного газа в странах ЕС повысится до 27 процентов.

Состав природного газа немного варьируется в зависимости от его месторождения. В основном он на 98 процентов состоит из метана. Кроме того, в состав природного газа входит этан, пропан, азот, кислород и углекислый газ. Очищенный природный газ не имеет цвета и запаха, не содержит серы и токсических веществ и подвержен горению. Природный газ легче воздуха и в чистом виде поднимается вверх.

Источник: www.energiaasuomessa.net



Снаряды вернулись в Петербург наземным транспортом на специальных транспортировочных лотках.

трубопроводов в памяти дефектоскопов. Одновременно производилась очистка внутренней полости трубопроводов. Внутритрубные очистные и диагностические поршни извлекались из камер приема на компрессорной станции г. Иматра компании Gasum Oy.

Результаты диагностики состояния двух обследованных участков газопроводов будут предоставлены компаниям, ответственным за безопасную безаварийную и бесперебойную эксплуатацию этих газопроводов, которые в свою очередь будут принимать решения о необходимых ремонтных работах. Регулярные внутритрубные обследования газопроводов очень важны для выявления опасных дефектов труб и своевременных их ремонтов, что позволяет избежать аварийных утечек газа или взрывов и постоянно поддерживать высокий уровень безопасности при эксплуатации газопроводов. Предыдущая диагностика выше упомянутых российско-финских участков газопроводов производилась в 2005 году. За этот период не произошло ни одной аварии, что свидетельствует о высоком уровне поддержания безопасной эксплуатации этих трубопроводов.

ЗАО НПО «Спецнефтегаз» – с 1991 года основной оператор по внутритрубной диагностике 92% газопроводной сети

ОАО «Газпром», длина которой составляет свыше 165000 км. Компания успешно выполняет контракты по внутритрубной диагностике наземных и морских газопроводов и нефтепроводов в Аргентине, Мексике, Индии, Иране, Арабских Эмиратах. Ранее проводилась диагностика трубопроводов в Германии, Польше, Чехии, Беларуси, Казахстане, Узбекистане, Латвии, на Украине.

Таможенная очистка временного ввоза внутритрубных поршней ЗАО «НПО «Спецнефтегаз» была произведена в Санкт-Петербурге в России до их запасовки в камеру газопровода в России в присутствии российских таможенников. Извлечение этих устройств из камеры приема в конце указанных участков газопроводов производилось на компрессорной станции г. Иматра в присутствии сотрудников компании Gasum Oy и финской таможенной службы. Компания Nurminen Logistics организовала бесперебойное информирование финской таможенной службы о прохождении всех внутритрубных очистных и диагностических поршней внутри пограничных газопроводов, а также оформление всех необходимых таможенных документов для возврата этих устройств обратно в Россию на грузовике по окончании очистных и диагностических работ.

16

ТЕКСТ: ЛАУРА ЙОКИНЕН
ФОТО: NURMINEN LOGISTICS

ТЕХНИКА В ПОРЯДКЕ

Данная серия представляет разнообразие техники компании Nurminen Logistics.

Гарантированно безупречный

Собственный подвижной состав компании Nurminen Logistics насчитывает около 1 000 железнодорожных вагонов. Почти половина из них – это крытые вагоны, в усовершенствовании которых принимал участие также и персонал Nurminen Logistics.



Крытый вагон 11-280 компании Nurminen Logistics

• Тара	25,75 тонн
• Грузоподъемность	68 тонн
• Длина по осям автосцепок	16,97 метров
• Вместимость	138 м3
• Площадь пола	43,5 м2
• Погрузочная длина	15,72 метров
• Погрузочная ширина	2,76 метров
• Год производства	2005–2008
• Срок эксплуатации	32 года
• Количество	450

Все крытые вагоны, находящиеся в собственности компании Nurminen Logistics, были заказаны новыми на заводе. Вагоны произведены и зарегистрированы в России. Каждый вагон был обследован представителями компании прямо на месте производства до введения в эксплуатацию и окончательной регистрации.

При осмотре вагонов основное внимание уделяется их техническим характеристикам, то есть состоянию полов, стен и дверей. В ходе предварительных осмотров родилось множество идей по развитию, в результате чего у компании Nurminen Logistics теперь есть крытые вагоны, которых нет ни у кого другого. В стенах вагонов расположены точки крепления груза, за счет которых транспортируемое изделие более надежно фиксируется на месте. Поскольку точки крепления утоплены в стены, они не могут повредить транспортируемое изделие во время погрузки, разгрузки и перевозки. Во всех изготовленных в России крытых вагонах используется деревянный пол.

– Мы лично принимаем каждый новый вагон. Когда вагон построен и принят, ОАО «РЖД» присваивает ему регистрационный номер, который наносится на боковую сторону вагона, – рассказывает начальник вагонного отдела петербургской дочерней компании Nurminen Logistics ООО «Хуолинтаке-скус» **Денис Землин**.

Регистрационные номера являются собственностью ОАО «РЖД», и когда срок эксплуатации вагона подходит к концу, номер возвращается обратно в ОАО «РЖД». Крытые вагоны – это крепкие орешки, их срок эксплуатации составляет целых 32 года. Вагоны подлежат регулярным плановым и капитальным ремонтам, интервалы проведения которых устанавливает ОАО «РЖД».

– Первый плановый ремонт необходимо проводить спустя три года с момента изготовления вагона. Последующие плановые ремонты проводятся каждые два года. Вагон подлежит капитальному ремонту через 17 лет после изготовления. В ходе ремонта заменяются все изнашивающиеся части и приводится в порядок кузов. Срок эксплуатации может быть продлен еще приблизительно на пять лет, если по истечению 32 лет это позволяет техническое состояние вагона, – рассказывает Денис.

В крытых вагонах можно перевозить любые упакованные товары. Помимо собственных вагонов компания Nurminen Logistics оперирует вагонами своих партнеров.



Танцы в линию

Линейные танцы очень часто путают с ирландским ривердэнсом, однако это совсем иное увлечение. Что же такое эти линейные танцы, – расскажут читателям Nurminen News начальник отдела бухгалтерского учета Эйла Киретти и бухгалтер Эйла Суорса.

За пятнадцать минут до начала занятия по линейным танцам в Доме культуры Вартиокюля, одного из районов Хельсинки, слышна диско-музыка. Хотя я и не путала линейные танцы с ривердэнсом, меня подстерегало удивление – я ожидала услышать музыку в стиле кантри и увидеть ковбойские шляпы.

– Мы довольно редко танцуем под кантри-музыку. В качестве музыкального сопровождения может использоваться что угодно: от вальсов до **Майкла Джексона**, – рассеивает мои заблуждения Эйла Суорса.

– Из снаряжения требуются только кроссовки и удобная одежда. Так называемые кантри-наряды на наших занятиях – очень большая редкость.

Когда все участники занятий – в этот раз это 16 женщин и один мужчина – в сборе, я замечаю, что в ковбойские сапоги обуты только несколько человек, а ковбойская шляпа только у преподавателя **Микаеля Мёлса**. И вот, все становятся в линии и начинает звучать разогревающая композиция: *“I like my man just like I like my coffee: hot and strong...”*. Занятие начинается.

Линейные танцы подходят всем

История танцев в стиле кантри берет свое начало в Европе XVII–XVIII веков, откуда этот тип танцев был перенесен мигрантами на новый материк и окончательно оформился в собственно кантри-танцы. Существует множество видов



кантри-танцев, и линейные танцы – это только один из них. В Финляндию увлечение линейными танцами по-настоящему пришло только в начале 1990-х.

Обе Эйлы впервые узнали о линейных танцах в 2006 году, когда в финансовом отделе проходил день физической культуры и спорта. Они и некоторые другие тогдашние сотрудники Nurminen настолько полюбили этот вид танцев, что разузнали, где можно продолжить им заниматься. В Интернете нашлось общество Capital Heels, которое предлагало соответствующие курсы.

– В линейных танцах больше всего понравилось то, что для занятий ими не обязательно находиться в идеальной физической форме или соответствовать определенным возрастным критериям. Например, в нашей группе занимаются люди всех возрастов, начиная от тинейджеров и заканчивая старшим поколением, – рассказывает Эйла Киретти.

– Танцы – это замечательный способ поддерживать физическую форму и очищать голову от рабочих вопросов. Запоминание комбинаций шагов поддерживает мозги в тонусе.

Эйла Суорса (слева) и Эйла Киретти (справа) занимаются линейными танцами с 2006 года.



Просто и логично

Когда после разогрева тренировка начинается по-настоящему, я понимаю, что Эйла говорила правду. Комбинации движений выглядят достаточно сложными, хотя до начала разучивания сегодняшнего танца тренер говорит, что это «простая и логичная хореография». Все же на одном дыхании он добавляет, что различия танца у разных стен – задача не из легких.

В линейных танцах во время звучания композиции танцоры разворачиваются таким образом, чтобы танцевать по очереди у каждой стены зала. Помимо смены направления сложности связаны также и с тем, что у каждой стены требуется выполнять немного разные движения.

– Новая стена – это почти как новый танец. Хотелось бы, чтобы преподаватель всегда находился у каждой стены, показывая, как нужно танцевать, – рассказывает Эйла Суорса.

Но нет. Микаэль все время остается на сцене зала и раздает оттуда указания по микрофону.

– Rock step, kick ball cross, таз пошел..., – Микаэль дает команды.

– Хорошо, хорошо, дышите, – подбадривает он.

Преподаватель, кажется, знает свое дело, что и не удивительно, ведь говорят, что он выступает в этом виде танцев на международном уровне.

На каждом занятии разучивается новый танец, а каждые три занятия проводится повторение последних разученных танцев. Сначала необходимо танцевать без музыки, которая включается только после 40 минут танцев. Звучит оригинальная композиция, но поначалу в слегка замедленном режиме. Вначале композиция замедляется на 15 процентов. Понемногу ритм ускоряется и, наконец, танцы протекают уже в настоящем темпе. Эйлы и остальные участники занятий превосходно справляются, – ведь сейчас проходит занятие группы на продвинутом уровне.

После занятия обе Эйлы выглядят усталыми и довольными.

– Еще не разу мы не уходили отсюда в плохом настроении, не уйдем и сегодня, – в один голос заявляют тетки.

Рисунок танца под контролем преподавателя Микаэля Мёлса.

«Встреча с клиентом»

Кто? Урешино Хироаки, генеральный директор,
Mc Logistics LLC

Расскажите о Вашем последнем опыте
сотрудничества с Nurminen Logistics?

Компания Nurminen Logistics складировает товары клиентов компании Mc Logistics, в частности, бытовую технику, и предоставляет сопутствующие экспедиционные услуги в своем логистическом центре в Хамине. Товары поступают в Хамину из Азии.



1. Почему вы выбрали Финляндию и порт Хамина в качестве маршрута для перевозок в Россию?

Финляндия граничит с Россией и за исключением стран Балтии является ближайшей к России страной Евросоюза. Страна зарекомендовала себя как эффективный и безопасный логистический маршрут, на котором не возникает проблем с инфраструктурой и законодательством. Мы хотели складировать товары в Финляндии, а не в России, поскольку после ввоза товаров на территорию России их сложно экспортировать в третьи страны. Хамину же мы выбрали из-за отличного расположения вблизи российской границы и безупречных складских помещений.

2. Какое впечатление производит на Вас компания Nurminen Logistics как партнер?

В начале у нас был другой партнер в Коуволе, однако после того, как он столкнулся с экономическими трудностями, мы стали сотрудничать с Nurminen Logistics. После открытия компанией нового терминала в порту Хамина, объемы нашего сотрудничества увеличились, и для складирования товаров мы стали все чаще предпочитать Коуволу Хамину. Наши товары полностью заняли складское помещение площадью 10 000

м2, а их транспортировка в другой город на 20 грузовых автомобилях заняла две недели. Перевозка осуществлялась исключительно холодной зимой с рекордным количеством выпавшего снега. Все прошло успешно, и мы остались довольны оказанными нам услугами.

3. Каким Вы видите будущее Финляндии в качестве транзитной страны для экспортных и импортных товаропотоков на российском направлении?

На мой взгляд, это направление является перспективным для Финляндии. Определенные промышленные отрасли, например, автомобильная промышленность, инвестируют в Россию напрямую, однако для многих других по-прежнему имеет смысл ввозить товары в Россию, в том числе, через Финляндию.

4. Имеются ли у компании Mc Logistics планы по расширению сотрудничества с Nurminen Logistics в будущем?

Мы все время находимся в поиске новых возможностей для сотрудничества. Я верю в дальнейшее продолжение и развитие нашего партнерства.



ФОТО: ВЕЙККО СОМЕРПУРО

Новые современные помещения терминала в Ниирала

Общая площадь крытых терминальных помещений Nurminen Logistics в Ниирала составляет 18 000 м², часть которых была уничтожена пожаром в июне 2009 года. На месте сгоревших сооружений в октябре 2010 года было закончено строительство нового терминала площадью 5 720 м².

Новый терминал превосходит старый по функциональности, в том числе, благодаря современным дверям и более эффективному использованию внутреннего пространства. В отличие от своего предшественника новый терминал позволяет, например, обрабатывать контейнеры внутри помещений. Две железнодорожные колеи на новом терминале облегчают перегрузку экспортных товаров из финских вагонов в вагоны, следующие в Россию.

Nurminen Logistics предоставляет высококачественные логистические услуги, в том числе, услуги по железнодорожным перевозкам, терминальным операциям, экспедированию и перевозкам негабаритных и тяжеловесных грузов. Компания располагает опытом работы в сфере логистики в рамках трех столетий, начиная с 1886 года. Ключевыми рынками Nurminen Logistics являются Финляндия, регион Балтийского моря, Россия и остальная Восточная Европа. Акции компании котируются на бирже NASDAQ OMX Helsinki.

Nurminennews

Корпоративный журнал Nurminen Logistics. Главный редактор Ниина Хаасола. Редактор Лаура Йокинен. Оформление: Indicio Oy. Фото на обложке: Вейкко

Сомерпуро. Типография: Libris Oy. ISSN 1797-898X.



441

014

Printed matter

Nurminen Logistics ▶▶▶

Главный офис

Pasilankatu 2, P.O. Box 124

FI-00241 Helsinki, Finland

Телефон +358 10 545 00

Факс +358 10 545 2000

info@nurminenlogistics.com

www.nurminenlogistics.com