



Nurminen *news*

Корпоративный журнал для клиентов 1/2010

► **Nurminennews**

1/2010

2 Вагоны в надежных руках
По количеству обрабатываемых вагонов станция Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский входит в пятерку крупнейших сортировочных станций России.

8 Nurminen Logistics в 2009 году
Обзор экономических показателей за 2009 год.

10 По рельсам в Киргизию
Рынок Центральной Азии становится все более привлекательным для международных компаний.

14 Дома ремесленников по новому адресу
Старинный музейный дом требует совершенно особого обращения.

16 Техника в порядке
В этот раз мы рассказываем о модульных прицепах.

18 Около 40 зим на льду
Пекка Пекаристо – пионер финского керлинга.

20 Встреча с клиентом:
Катариина Коркиала



Логистические впечатления

Несколько лет назад коллега вернулась из командировки по написанию статьи с блеском в глазах. В ходе написания репортажа ей довелось побывать на борту тягача, совершающего перевозку негабаритного груза. После возвращения из командировки, несколько недель тому назад начавшая работу в Nurminen Logistics коллега говорила только о своем путешествии – все желающие и не только слушали о том, как высоко она сидела в кабине тягача, какой крупный был груз, как преодолевались сложные отрезки пути, и каким искусным оказался водитель **Мика**. В какой-то момент я уже успела испугаться, что коллега собирается перейти из отдела корпоративных коммуникаций в отдел перевозок, но, к счастью, несмотря на осторожные распросы, этот водитель, насколько стало известно, не нуждался в помощнике.

И действительно, в работе над корпоративным журналом для клиентов есть хорошие стороны. Увлекательно углубиться в сферу обязанностей своих коллег и повстречаться с клиентами компании во время написания статей. Поскольку в корпоративном журнале для клиентов *Nurminen News* помимо вопросов логистики освещаются также увлечения сотрудников компании, создатели журнала имеют возможность понаблюдать за их жизнью вне рабочего места. Я, например, наблюдала за карнавалом Самбы и тренировкой по американскому футболу. В обоих случаях сотрудники выглядели совершенно по-иному, чем на рабочем месте. Ведь страусиные перья и наплечники – это довольно редкое зрелище в офисе, по крайней мере, в 2010 году.

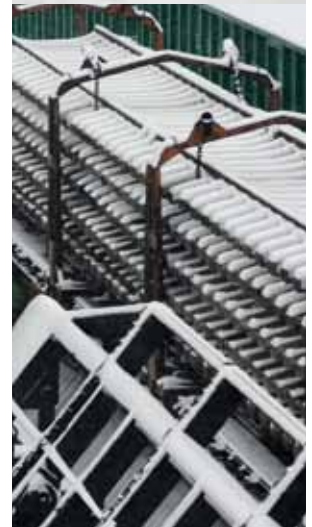
Журнал, тем не менее, выпускается не для собственного удовольствия, а для читателей. Поэтому самая лучшая часть работы – это получение отзывов от реальных читателей. При этом важно не столько то, является ли отзыв положительным или отрицательным, сколько то, что отзыв всегда свидетельствует о том, что журнал читают. Среди журналов для клиентов ведется сильная конкурентная борьба, так что читают ли журнал, не всегда можно быть уверенным на этапе его создания. И поскольку это уже сказано, необходимо признать, что, конечно, положительный отзыв, как это ни странно, греет душу сильнее, чем отрицательный. К счастью, журнал *Nurminen News* находит своих читателей. Согласно результатам нашего небольшого читательского исследования, журнал читается регулярно и его даже хранят у себя. Статьи находят интересными и связанными со сферой логистики. Никто не страдает от нехватки статей на общую тему. Многие хвалят, в том числе, внешний вид издания; по мнению читателей, журнал в необходимой степени выделяется на фоне аналогов.

После таких отзывов приятно продолжать работу по созданию журнала и надеяться, что журнал и в дальнейшем будет полезным для всех вас, дорогие читатели! Чтобы так и было, мы, издатели журнала, надеемся получить от вас отзывы и предложения, например, по электронной почте. Какая статья понравилась вам больше всего? В чем на этот раз мы не преуспели? О чем бы вы хотели прочитать в следующих номерах? Я могу пообещать, что каждый отзыв будет внимательно прочитан.

В этом номере мы рады рассказать вам о расположенной в Санкт-Петербурге крупнейшей сортировочной станции Северо-Западного региона РФ Сортировочный-Московский, которая пропускает через себя тысячи грузовых вагонов в день. И эта командировка, по словам корреспондента **Лауры Йокинен**, была настоящим впечатлением.


Ниина Хаасола
управляющая по корпоративным коммуникациям

Отзывы о журнале *Nurminen News*
просьба направлять на электронную
почту info@nurminenlogistics.com.



2





ТЕКСТ: ЛАУРА ЙОКИНЕН
ФОТО: РУСЛАН ШАМУКОВ

Вагоны в надежных руках

По российским железным дорогам курсирует свыше миллиона грузовых вагонов. 43 процента всех грузов внутри страны перевозится по железной дороге. Крупнейшая сортировочная станция Северо-Западного региона РФ Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский пропускает через себя тысячи грузовых вагонов в день.

4

Станция Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский входит в сеть Октябрьской железной дороги. В целом все Государственные железные дороги РФ разделены на 17 территориальных филиалов. Октябрьская железная дорога – одна из крупнейших железных дорог: ее эксплуатационная длина составляет 10 372,7 километра и в зоне ее обслуживания находится восемь пунктов пересечения границы – четыре на границе с Финляндией и по два на границах с Эстонией и Латвией.

На сортировочной станции Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский установлены определенные цели в отношении числа обрабатываемых вагонов: в день через станцию должно проходить 6 700 вагонов. Экономический кризис заметен и здесь, так как в настоящий момент в сутки через станцию проходит 5 700–5 900 вагонов, что составляет 80–85 процентов от общей пропускной способности станции.

– Число отправителей грузов постоянно растет, и поэтому экономический кризис повлиял на нашу деятельность не так сильно, как на другие отрасли, – рассказывает **Дмитрий Вербов**, работающий вот уже восемь лет главным инженером станции.

По количеству обрабатываемых вагонов Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский входит в пятерку крупнейших сортировочных станций России. В Европе есть станции и с большей пропускной способностью, но они уступают по числу проходящих через них вагонов. Расцвет деятельности станции Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский приходился на время, когда начальником станции был ныне Первый Вице-президент ОАО «РЖД» **Вадим Морозов**. В то время через станцию проходило 8 500 вагонов в сутки. В 2003–2004 гг. В. Морозов также занимал пост Министра путей сообщения РФ.

Нынешний начальник станции Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский **Владислав Юрченко** подчеркивает важность организации труда.

– Для достижения целей необходимо, чтобы на станции были отлажены все процессы. А это достигается только в том случае, когда на руководящем poste находится человек, который держит в руках все нити и требует дисциплины на рабочем месте, – рассказывает он.

В отличие от многих других стран, в которых сферы ответственности на железнодорожной



Заместитель генерального директора ООО «Хуолинтакескус», дочерней компании Nurminen Logistics, Вячеслав Гладилин и главный инженер железнодорожной станции Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский Дмитрий Вербов сотрудничают уже на протяжении многих лет.



Диспетчерская сортировочной горки – это почетное место работы на станции. Дежурный и два оператора контролируют спуск вагонов с горки.

станции разделяются между несколькими подразделениями, в России начальник станции сам отвечает за все станционные процессы.

В этом году исключительно снежная зима затрудняла движение транспорта во всей Европе. Владислав Юрченко все же не считает снег достаточным оправданием для ограничения деятельности.

– В России Государственные железные дороги обладают заслуженной репутацией, которую нельзя терять из-за снегопадов. От нашей деятельности зависят многие участники рынка, например, грузоперевозчики и порты. Никто не желает и не может закрывать станцию из-за погодных условий, – констатирует Юрченко.

В разгар снегопадов Октябрьская железная дорога мобилизовала представителей всех групп персонала, включая офисных работников, на расчистку железнодорожных путей и стрелок.

Четные и нечетные поезда

Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский в продольном направлении разделяется на два одинаковых сортировочных парка, четный и нечетный. Оба сортировочных парка включают в себя парк прибытия, сортировочную горку, парк накопления и парк отправления. Общая протяженность сортировочной станции составляет семь километров, а в самом широком месте параллельно расположено около 80 путей.

– Через четный сортировочный парк проходят вагоны, идущие с юга на север и с запада на восток. Через нечетный – наоборот – с севера на юг и с востока на запад. Поезда номеруются в соответствии с четным или нечетным направлением движения, – рассказывает Дмитрий Вербов.

– Обои парками управляет диспетчер, который передает данные дежурным по станции.

После прибытия на станцию Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский поезд сначала направляют в парк прибытия.

Дежурный по парку прибытия в просторном помещении следит за деятельностью парка по световому табло, на котором занятые пути обозначаются красными, а свободные желтыми светодиодами. Дежурный по станции **Сергей Веткин** сидит за усеянным кнопками пультом управления и поддерживает связь с диспетчером станции и машинистами.

– Я говорю машинистам, на какой путь следовать, и регистрирую все прибывающие поезда в журнале и вношу данные в компьютер, – рассказывает Сергей, работающий на станции с 2004 года.

На своем рабочем месте Сергей видит только набор светодиодов, а не собственно поезда. Исключение составляет монитор, который передает видеозображение из парка прибытия.

Сортировочная горка – сердце станции

После того как поезд был отправлен на нужный путь, от состава отсоединяется локомотив и отпускаются пневматические тормоза вагонов. Затем вагоны буксируются маневровым локомотивом на горб сортировочной горки, где работник сортировочного парка расцепляет вагоны.

Сортировка вагонов по нужным путям осуществляется посредством спуска вагонов с горки с помощью их собственной силы тяжести. Автоматическая система переводит стрелки, направляя вагон на нужный путь. В напоминающей вышку управления полётами диспетчерской сидят дежурный по горке и два оператора. Дежурный по горке вместе с диспетчером определяет порядок, в котором вагоны спускаются вниз с горки. Операторы контролируют движение вагонов и работу стрелок после спуска.

– 125-я не переводится. **Юра**, иди туда, – дежурный по станции передает по микрофону указания идти посмотреть, почему стрелка не переводится. На улице команды дежурного по станции раздаются громким эхом. Используя ту же технику, дежурный по станции предупре-



Дежурный по станции парка прибытия Сергей Веткин направляет прибывающие поезда на нужные пути.



Дежурная по станции парка отправления Ольга Петрова сообщает машинисту о готовности состава к отправлению.

ждает рабочих, расчищающих сжатым воздухом стрелки, о приближении спускающихся с горки вагонов.

Пути сортировочной горки оборудованы автоматическими вагонными замедлителями, которые срабатывают, если вагон разгоняется слишком сильно. Автоматика путей способна считывать скорость вагона и преодолеваемое им расстояние и регулировать в соответствии с этим скорость движения вагона. Для ручной регулировки скорости у одного из операторов на пульте управления есть черная кнопка, нажатие которой снижает скорость вагона.

– Скорость катящегося с горки вагона не должна превышать пять километров в час. На скорость вагона влияют как масса самого вагона, так и текущая погода, и временами регулировка скорости становится совсем непростым занятием, – сообщает главный инженер Дмитрий Вербов.

В зависимости от типа груза не все вагоны можно спускать с горки. Вот и сейчас минув горку, мимо диспетчерской проходит состав цистерн, направляющихся к финской границе на станцию Бусловская.

Новый поезд готов к отправлению

Вагоны спускают с сортировочной горки на нужные пути. Когда на пути оказывается достаточное число вагонов,

отправляющихся в одном и том же направлении, вагоны перемещаются в парк отправления.

– В составе поезда может быть не больше 100 вагонов. Максимальная масса состава составляет 8 000 тонн. В составе поездов, следующих в Финляндию, должно быть не более 57 вагонов, – поясняет Дмитрий Вербов.

Во внутреннем сообщении России в состав одного поезда могут входить вагоны любого типа и любой массы.

Со станции Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский вагоны отправляются на 42 станции. Сообщение со всеми существующими станциями невозможно, поскольку для этого должно было бы быть неограниченное количество путей. Часть из этих сорока двух станций являются станциями конечного назначения вагонов, другие вагоны будут впоследствии переформированы и продолжат свой путь в составе новых поездов.

– Если бы мы отправляли вагоны непосредственно на все существующие станции, мы бы столкнулись с тем, что иные, направляющиеся в удаленные регионы, вагоны стояли бы на путях в ожидании укомплектования состава целую вечность, – поясняет Дмитрий Вербов.

Самый отдаленный пункт назначения вагонов, отправляющихся из Санкт-Петербурга в восточном направлении без дальнейшей сортировки, – это Новосибирск. Последней станцией в южном направлении является Орехово-Зуево под Москвой. Деятельность сортировочной станции регулируется постановлениями о графике движения, согласно которым определяется время отправления составов и которым следуют все участники рынка железнодорожных перевозок. Основываясь на этом расписании, к примеру, Nurminen Logistics может держать своих клиентов в курсе графика передвижения груза по территории России.

В диспетчерской четного парка отправления дежурная по станции **Ольга Петрова** сидит спиной к сортировочному парку и говорит по очереди по двум телефонам, периодически делая пометки в журнале. Перед ней также находится большой экран с множеством разноцветных светодиодов, которые показывают, какие поезда на каких путях уже готовы к отправлению.

– Машинист **Макаров**, поезд на 28-м пути готов к отправлению, ДСП Петрова, – объявляет Ольга Петрова в микрофон.

– 560-й понял, раздается ответ в динамике.

За Ольгой, у больших окон другой дежурный по станции следит за передвижением поездов снаружи и отдает распоряжения в сортировочный парк. Его задачей является

Nurminen Logistics в Санкт-Петербурге

В собственности компании Nurminen Logistics находится около тысячи железнодорожных вагонов. На территории России управлением вагонами и их обслуживанием занимается расположенная в Санкт-Петербурге дочерняя компания Nurminen Logistics ООО «Хуолинтакескус». Помимо собственных вагонов для организации перевозок компания Nurminen Logistics привлекает разнообразный подвижный состав своих партнеров. Большая часть используемых компанией Nurminen Logistics вагонов регулярно проходит через станцию Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский.

Станция Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский

- Старейшая сортировочная станция России, открыта в 1879 году
- Входит в пятерку крупнейших сортировочных станций России – общая протяженность станции семь километров, а в самом широком месте параллельно расположено около 80 путей.
- Общая протяженность путей 222 километра, 450 стрелок
- Количество персонала – 420 человек



ся контроль исправности вагонов и проверка грузов до их отправления в составе нового поезда.

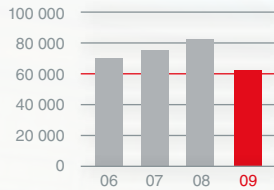
Когда поезд прибывает на сортировочную станцию, все прибывшие с поездом документы, такие как товарные накладные и счета, направляются в контору, где они перераспределяются в соответствии с предстоящей комплектацией вагонов. После сортировки вагонов и документов последние передаются машинисту, с которым они отправляются в пункт назначения.

Объемы железнодорожных перевозок постоянно растут, но у станции Санкт-Петербург-Сортировочный-

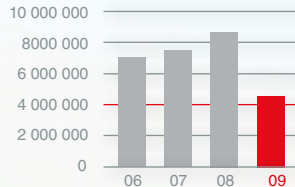
Московский уже физически нет возможности расширяться. Помимо грузовых составов через станцию проходят все отправляющиеся с Московского вокзала в Санкт-Петербурге пригородные и скорые поезда в московском направлении.

– Мы уже поглотили следующую станцию, Обухово, и у нас больше нет пространства для дальнейшего расширения территории. В 80-х годах станцию Сортировочный-Московский планировалось перенести в другое место, но проект находится в разработке со времен перестройки, – рассказывает начальник станции Юрченко.

Торговый оборот Nurminen Logistics, 1 000 евро

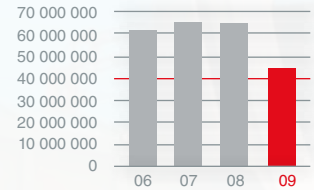


Стоимость экспорта Финляндии в страны СНГ*, 1 000 евро

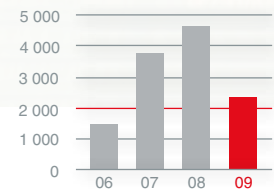


* Объем торговли без топлива (Стандартная международная торговая классификация, 3-я группа).

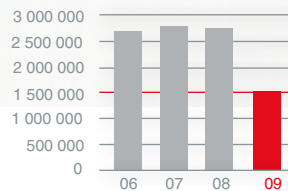
Стоимость экспорта Финляндии, 1 000 евро



Прибыль (ЕБИТ) Nurminen Logistics, 1 000 евро

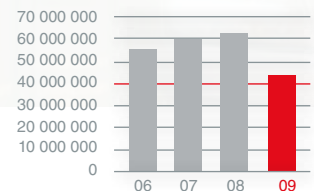


Стоимость импорта Финляндии из стран СНГ*, 1 000 евро



* Объем торговли без топлива (Стандартная международная торговая классификация, 3-я группа).

Стоимость импорта Финляндии, 1 000 евро



Статистика по экспорту и импорту Финляндии: Главное таможенное управление Финляндии.

ТЕКСТ: НИИНА ХААСОЛА
ФОТО: ВЕЙККО СОМЕРГУРО

Nurminen Logistics в 2009 году:

Торговый оборот значительно снизился, но при этом сохранилось наличие оперативной прибыли в чрезвычайно тяжелых условиях рынка

2009 год прошел для Nurminen Logistics под знаком мирового экономического кризиса, который значительным образом отразился на рыночном положении компании. Кризис, начавшийся в конце 2008-го и продлившийся весь 2009 год, снизил объемы внешней торговли Финляндии во всех отраслях. Компания Nurminen Logistics увеличила свою долю на рынке, в частности, за счет открытия логистического центра в Вуосаари и добила положительных экономических результатов, несмотря на очень тяжелые рыночные условия.

Спрос на услуги бизнес-подразделения Nurminen Cargo существенно упал по сравнению с объемами 2008 года

в соответствии с общей ситуацией на рынке. Уровень использования производственных мощностей стал медленно возрождаться с начала второго квартала после затишья в первом и продолжал постепенно наращиваться во втором полугодии.

Открытие нового логистического центра в порту Вуосаари в ноябре 2008 года совпало с началом мирового экономического кризиса. Пройдет какое-то время, прежде чем логистический центр выйдет на запланированный функциональный уровень. В этом вопросе решающую роль играет развитие внешней торговли и, в особенности, порта Вуосаари. Первый год работы в сложной рыночной

ситуации принес компании новых значимых клиентов и новые товаропотоки.

Спрос на услуги бизнес-подразделения Nurminen Heavy зависит от развития тяжелой машиностроительной промышленности и ее внутреннего объема проектных перевозок. Спрос был достаточно высоким еще в начале 2009 года, но с поздней весны и до конца года наблюдалось его постоянное снижение.

Сложная ситуация на рынке в 2009 году и изменения в отрасли открыли для Nurminen Logistics также новые возможности развития коммерческой деятельности. Примером открывшихся перед компанией возможностей является открытие нового логистического центра в порту

Nurminen Logistics в 2009 году

- Торговый оборот составил 62,5 млн. евро (2008: 81,8 млн евро).
- Заявленная прибыль составила 2,4 млн. евро (4,6 млн евро).
- Операционная маржа составила 3,8 % (5,7 %).
- Очищенная от разовых статей прибыль составила 0,4 млн. евро (4,3 млн. евро).
- Результат до вычета налогов составил -0,4 млн. евро (2,9 млн. евро).
- Чистый результат составил -0,7 млн. евро (2,3 млн. евро).
- Доход на акцию составил -0,13 евро (0,13 евро).

Дополнительная информация о компании Nurminen Logistics в 2009 году содержится в годовом отчете компании за 2009 год. Годовой отчет можно заказать по адресу info@nurminenlogistics.com или почитать на сайте компании www.nurminenlogistics.com.



Хамина на освободившемся терминале с выгодным месторасположением.

По многочисленным прогнозам в 2010 году ожидается постепенный рост как финской, так и общемировой экономики. В частности прогнозируется пятипроцентный прирост объемов внешней торговли. Тем не менее, рост не поднимет объемов товарооборота на предшествующий экономическому кризису уровень еще в течение многих лет, так что непростая ситуация на рынке будет продолжаться и в 2010 году.

Год в цифрах

Коммерческий оборот за 2009 год составил 62,5 миллиона евро (2008 год: 81,8 млн.), что на 23,6 процента меньше соответствующих показателей за 2008 год. Заявленная прибыль составила 2 374 000 (4 638 000) евро. Это означает, что прибыль снизилась на 48,8 %. В расчетах были учтены доход по разовым статьям на сумму 2 024 000 (0) евро и издержки по разовым статьям на сумму 59 000 (81 000) евро. Таким образом, очищенная от разовых статей прибыль составила 409 000 евро, что на 91,2 % меньше показателей за предыдущий год.

Коммерческий оборот бизнес-подразделения Nurminen Cargo составил 55,2 (71,2) млн. евро. Значительное снижение коммерческого оборота было связано

со спадом спроса, что, главным образом, явилось следствием уменьшения экспортного потока товаров из Финляндии в Россию и другие страны СНГ. Результат коммерческой деятельности значительно понизился и составил 341 000 (4 263 000) евро. На снижение результата коммерческой деятельности повлиял, прежде всего, спад объемов перевозок и увеличение постоянных статей расходов, связанных с открытием логистического центра Вуосаари. Рентабельность и объемы перевозок немного выросли под конец года.

Коммерческий оборот бизнес-подразделения Nurminen Heavy в связи с продолжающимся понижением спроса упал до 7,3 (10,7) млн. евро. Прибыль значительно снизилась и составила 10 000 (1 139 000) евро. Снижение прибыли было обусловлено спадом объемов коммерческой деятельности и ужесточением ценовой конкуренции.

Видение будущего

Долгосрочной целью компании по-прежнему является ежегодное повышение торгового оборота в среднем на 20 процентов, учитывая покупки фирм, и достижение более чем 7-процентной коммерческой прибыли. Ожидается, что общая экономическая ситуация замедлит достижение целей роста на краткосрочном этапе.

В связи с мировым экономическим кризисом объемы внешней торговли снизились во всех отраслях. После резкого спада в начале 2009 года объемы коммерческой деятельности стали потихоньку расти, но показатели импорта и экспорта по-прежнему находятся на значительно более низком уровне, чем до начала экономического кризиса.

В 2010 году ожидается рост коммерческого оборота концерна в сравнении с 2009 годом, и предполагается, что годовой результат коммерческой деятельности, очищенный от разовых статей, будет положительным, несмотря на слабую рентабельность в начале года.

В Nurminen Logistics уверены, что ответственная деятельность компании и ставка на будущее в сложной рыночной ситуации, а также положительная репутация повысили доверие клиентов к компании, вследствие чего у компании уже появились новые клиентские связи.

Компания проводит активный мониторинг изменений структуры рынка и возможностей для покупок фирм.

Текст основывается на опубликованном IR-релизе о финансовом отчете компании Nurminen Logistics от 26 февраля 2010 г.

10

ТЕКСТ: НИИНА ХААСОЛА

ФОТО: ВИЛМА ХУРСКОЙНЕН И ВЕЙККО СОМЕРПУРО

По железной дороге в Киргизию

Рынок Центральной Азии становится все более привлекательным для международных компаний. Экономический рост региона дает Nurminen Logistics возможность осуществлять грузоперевозки, в том числе, и в Киргизию.

Киргизию обычно рассматривают как страну, входящую в группу постсоветских государств Центральной Азии, таких как Казахстан, Таджикистан, Узбекистан и Туркменистан. Эти страны, общее население которых составляет около 61 миллиона человек, только сравнительно недавно стали открытыми для иностранных инвестиций и сразу же вызвали к себе огромный интерес. Лидером здесь является Казахстан, но международные компании все больше и больше инвестируют также и в другие страны региона.





ENNICA

TFEU 9745 50G 593

11 83 16

Waldmann





Компания Nurminen Logistics осуществила перевозку подъемников Normet в Хамину специальным автотранспортом и выполнила их погрузку на поезд, направляющийся в Киргизию.

– Спрос повлек за собой оживление экономики и в Средней Азии, а новый Таможенный союз Казахстана, Белоруссии и России скорее всего означает, что все большая часть экспорта из Китая в Россию будет осуществляться через территорию Казахстана. Возможно, что это приведет к изменению логистических маршрутов и привлечет к региону еще больший интерес, говорит недавно лично побывавший в Казахстане в составе финской министерской делегации Вице-президент Nurminen Logistics **Йорма Кервинен**.

В бывшей столице Казахстана Алматы клиентам компании Nurminen предоставляется в пользование железнодорожный терминал площадью 14 000 кв. метров, где удобно складировать перевозимые в регион Центральной Азии товары. Терминал принадлежит партнеру Nurminen Logistics компании АО «Транко».

– Около года тому назад мы подписали договор о сотрудничестве с компанией «Транко» и с тех пор очень довольны нашей совместной работой, говорит Кервинен.

Оборудование для золотого рудника

В 2008 году валовой национальный доход Киргизии составил 3,9 миллиардов долларов, а иностранные инвестиции

нетто 6,5 процента от ВВП. Население страны составляет 5,5 миллионов, и Киргизия вместе с Туркменистаном являются одними из самых малонаселенных стран региона. Важными природными ресурсами Киргизии являются месторождения полезных ископаемых. Международные горнодобывающие компании добывают в стране в том числе и золото. В начале 2010 года одному из таких предприятий клиент Nurminen Logistics, компания Normet, поставляла два подъемника, используемых горнодобывающими предприятиями для подъема людей.

Вышеупомянутые подъемники Utilift были изготовлены на заводе компании Normet в финском городе Иисалми, откуда компания Nurminen Logistics осуществила их спецперевозку автотранспортом в порт Хамина. В порту подъемники погрузили в два 40-футовых контейнера, после чего их поместили на фитинговую железнодорожную платформу, на которой груз доставили в Киргизию. Документация была оформлена в офисе Хамина, а государственная граница пересечена в Вайниккала. Таким образом Nurminen Logistics осуществила всю логистическую цепочку для компании Normet.

– Как клиент мы, естественно, хотим по возможности



Постсоветские государства Центральной Азии

КАЗАХСТАН

Население: 15,6 млн.
Площадь: 2 717 300 км
ВНД (2008): 96,2 млрд.
долларов США
Столица: Астана

УЗБЕКИСТАН

Население: 27,5 млн.
Площадь: 447 400 км
ВНД (2008): 24,7 млрд.
долларов США
Столица: Ташкент

ТАДЖИКИСТАН

Население: 7 млн.
Площадь: 143 100 км
ВНД (2008): 4,1 млрд.
долларов США
Столица: Душанбе

КИРГИЗИЯ

(используется также
название Кыргызстан)
Население: 5,5 млн.
Площадь: 198 500 км
ВНД (2008): 3,9 млрд.
долларов США
Столица: Бишкек

ТУРКМЕНИСТАН

Население: 5,1 млн.
Площадь: 488 100 км
ВНД (2008): 14,3 млрд.
долларов США
Столица: Ашхабад

*Источник: Министерство
иностраннных дел
Финляндии*

уменьшить для себя хлопоты, связанные с перевозкой грузов. Принцип «Все от одного поставщика» упрощает нам работу и явился одним из критериев при выборе партнера по логистике, говорит менеджер по маркетингу компании Normet **Юкка Пихлава**.

– Другие критерии выбора основывались на предыдущем опыте работы с компанией Nurminen Logistics и, конечно же, стоимость услуг оказала свое влияние. Ранее компания Nurminen Logistics осуществила также доставку нашей бетонной станции в Киргизию.

Знакомая ширина колеи

Финские и другие международные промышленные компании проявляют огромный интерес к среднеазиатскому региону, ведь этот район не только богат природными ресурсами, но здесь также реализуются большие проекты, связанные с развитием инфраструктуры. Йорма Кервинен из Nurminen Logistics уверяет, что если у компаний появится возможность делать бизнес в этом регионе, то организация логистики для таких проектов уже не составит проблемы.

– Ширина железнодорожной колеи в регионе такая же, как в России, а железнодорожное сообщение во всех быв-

ших республиках Советского Союза работает хорошо. Для компании Nurminen не имеет значения доставлять ли грузы в Россию или в регион Центральной Азии, т.к. основные принципы работы в этих странах одинаковы, утверждает Кервинен.

– Таможенные формальности могут несколько отличаться, но мы справляемся с подобными препятствиями, продолжает он.

Доставка подъемников компании Normet заняла по времени, начиная со дня погрузки с завода, около трех недель. В течение этого времени компания Normet была постоянно информирована о пути передвижения контейнеров.

– Постоянное слежение за грузом играет для нас очень важную роль, так как наши клиенты также заинтересованы в доставке в соответствии с графиком, говорит Юкка Пихлава.

Вышеупомянутое оборудование было доставлено по назначению без повреждений и в соответствии с оговоренным графиком. Сейчас подъемники работают у клиента компании Normet в стране, куда по всей вероятности из Иисалми и в дальнейшем будет отправляться оборудование для горнодобывающей промышленности.

Дома ремесленников по новому адресу

Обычно адреса меняют люди, но, при необходимости, Nurminen Logistics может переместить по новому адресу целые дома.

В начале марта компания Nurminen Logistics осуществила перевозку двух домов ремесленников Музея Центральной Финляндии на новое место в городе Ювяскюля. Компания Nurminen Logistics выполнила весь подряд, включая подъемные работы. Дома ремесленников были перевезены на новое место расположения целиком, и перевозка была осуществлена за два следующих один за другим вечера.

– Дома перевозились по центру города, и поэтому нам нужно было основательно спланировать график осуществления работ. На время погрузки, демонтажа и перевозки нужно было полностью перекрыть уличное движение, – рассказывает вице-президент Nurminen Logistics **Ханну Вуоринен**.

Первое из перевозимых зданий вместе с подъемным каркасом весило 65 тонн. Дом был погружен с помощью двух кранов на специализированный трейлер Nurminen Logistics. Габариты перевозки составляли 8,2 метра в ширину, 15,3 метра в длину и 7 метров в высоту. Помимо габаритов домов перенос был сложным еще и потому, что дома являлись старинными му-

зейными зданиями, ценность которых невозможно измерить в деньгах и возместить страховкой. Nurminen Logistics выбрали для выполнения работ именно потому, что компания обладает необходимым умением и многолетним опытом в перевозке крупных музейных экспонатов.

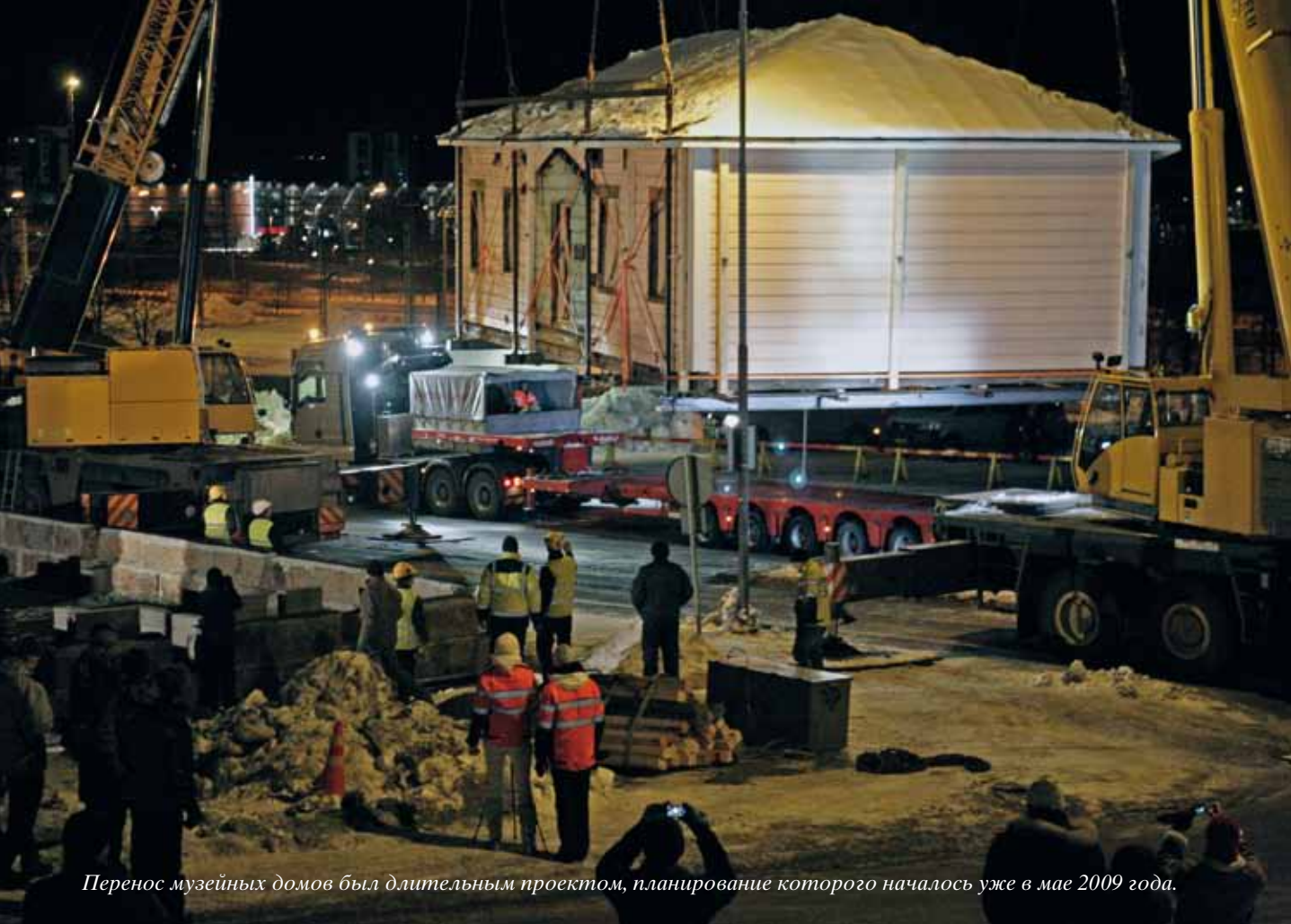
– Когда было принято решение о переносе домов, я связалась с другим финским музеем, и они посоветовали Nurminen Logistics. Кроме того, у нас уже был опыт сотрудничества, – рассказывает директор Музея Центральной Финляндии **Хели-Майя Воутилайнен**.

– В Nurminen Logistics поняли, что предстоит работа с уникальным объектом, перевозка которого проходит значительно сложнее, чем перевозки вообще, – продолжает Воутилайнен.

Перенос музейных домов был длительным проектом, планирование которого началось уже в мае 2009 года. Проект привлек множество участников, и благодаря их сплоченной работе все прошло хорошо. Построенные вокруг домов сталь-

Дом медника вместе с подъемным каркасом весил 65 тонн.





Перенос музейных домов был длительным проектом, планирование которого началось уже в мае 2009 года.

ные подъемные каркасы были спроектированы совместно с производителем и специалистами музея, а план подъема домов был составлен в сотрудничестве с поставлявшим кран подрядчиком. Кроме того, координаторы перевозок из Nurminen Logistics исследовали маршрут перевозки и определили препятствия, которые надлежало устранить с маршрута перевозки. До начала перевозки персонал Nurminen Logistics устранил с дорог, по которым следовал груз, множество дорожных знаков и фонарных рекламных вывесок. Кроме того, для осуществления специальной перевозки были получены все необходимые разрешения и проделана совместная с полицией работа по регулированию дорожного движения.

В ходе выполнения работ, длившихся два вечера, с лучшей стороны показали себя четыре специализированных автомобиля, два автомобильных крана, три сопровождающих автомобиля и четыре полицейских экипажа. В течение первого вечера помимо автомобиля, собственно перевозившего музейный дом, три других грузовых автомобиля транспортировали противовес крана. Следующим вечером вместе с меньшим

домом на новое место были доставлены демонтированные террасы к обоим домам.

– При осуществлении перевозки компания Nurminen Logistics проявила невероятный профессионализм. Весь проект был хорошо спланирован и скоординирован, – хвалит работу компании лично присутствовавшая при переносе Хели-Майя Воутилайнен.

Ремесленные дома Музея Центральной Финляндии являются старейшими жилыми зданиями части города Ювяскюля с прямоугольным типом застройки. Большой дом медника Сёблума был построен в 1842–1850 гг., а меньший дом столяра, изначально дом шляпника Фагерлунда, – в 1844 г. В свое время, при строительстве многоэтажных зданий в центральной части города, дома были демонтированы и переданы в дар музею. Сейчас их переместили в новое место, где для горожан и гостей города собираются открыть традиционный двор XIX-го века, где можно будет ознакомиться с мастерской культурой былых времен. Весь комплекс планируется построить до 2012 года, к 175-летию юбилею города Ювяскюля.

16

ТЕКСТ: ЛАУРА ЙОКИНЕН
ФОТО: SIA ULTIMA

ТЕХНИКА В ПОРЯДКЕ

Данная серия представляет разнообразие техники компании Nurminen Logistics.

На модульном прицепе можно перевезти, например, такой 110-тонный груз.

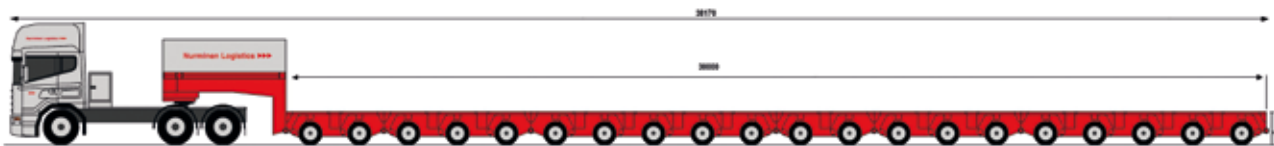


Модульный прицеп-полуприцеп для любых перевозок

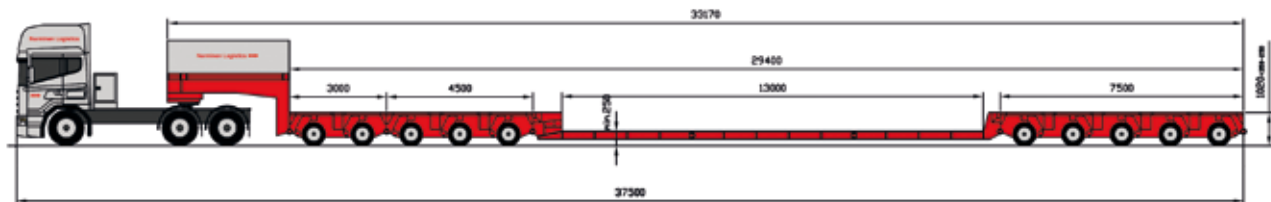
На модульном прицепе-полуприцепе Nurminen Logistics можно перевозить грузы весом до 450 тонн. Это означает, что прицеп выдерживает массу приблизительно 32-х обычных автобусов. Этот вес на прицепе-полуприцепе поддерживают 160 колес.

В число прицепов для негабаритных и тяжелых грузов Nurminen Logistics входит 35 трейлеров. Крупнейшие из них – модульные прицепы-полуприцепы, из которых можно составить комплекс, удовлетворяющий задачам каждой конкретной перевозки. У компании Nurminen Logistics есть две серии модульных прицепов. Более новая серия была закуплена в 2004–2009 гг.

Модульный прицеп-полуприцеп – это прицеп, грузоподъемность и длину которого можно увеличивать с



Самые тяжеловесные грузы перевозятся на 20-осном прицепе-полуприцепе.



Ложе используется на модульных прицепах-полуприцепах при перевозках особо высоких грузов.

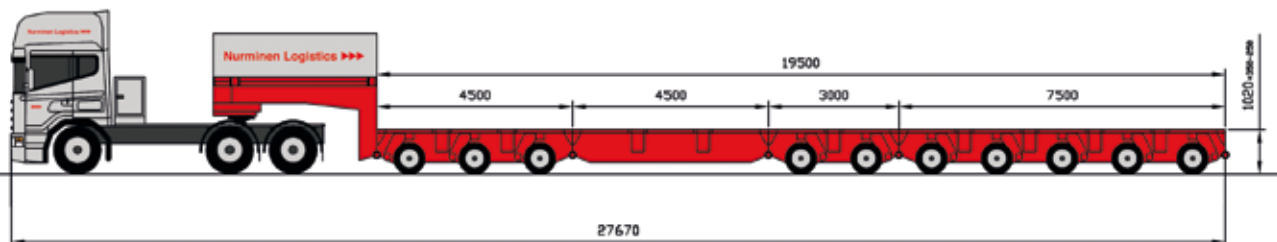
помощью разных компонентов. Максимальное количество осей модульных прицепов Nurminen Logistics – 20 шт., а максимальная грузоподъемность – 450 тонн. Прицепы крепятся к гузнеку, к которому можно присоединить 2-х, 3-х, 4-х, 5-ти и 6-осные модульные тележки. Помимо модулей к прицепу можно присоединять ложе или столы-удлинители. При перевозках сверхдлинных грузов используются поворотные столы, которые теоретически обеспечивают возможность транспортировки грузов неограниченной длины.

К модульным прицепах-полуприцепах можно также присоединять дополнительное оборудование. Одним из примеров дополнительного оборудования является введенный в эксплуатацию Nurminen Logistics прошлой осенью, произведенный на заказ отопляемый контейнер, предназначенный для перевозок валов бумагоделательной машины со специальными покрытиями. Для транспортировки отопляемого

контейнера требуется прочная платформа, так как составляющий 17 метров в длину и 3 метра в ширину и высоту контейнер разработан для перевозок валов, вес которых может достигать 120 тонн.

Модульные прицепы-полуприцепы оборудованы гидравлическими подвесками, поэтому их погрузка и разгрузка при необходимости может проходить без помощи подъемников. Несмотря на свои крупные габариты, модульные прицепы сохраняют маневренность, поскольку каждая их ось поворачивается либо автоматически, либо, при необходимости, вручную.

За обслуживание и эксплуатационную готовность прицепов Nurminen Logistics отвечают собственные механики компании, которые вместе с профессиональными водителями гарантируют, что во время перевозки все пройдет надлежащим образом, и товар клиента будет безопасно доставлен в пункт назначения.



К модульному прицепу-полуприцепу можно присоединить промежуточные столы разной длины, если требуется увеличить длину при сохранении небольшого веса трейлера, например, в связи с ограничением нагрузок на мосты.



Около 40 зим на льду

Стены спортивного
комплекса покрыты
льдом, а на площадке

– восемь горячих мужчин. Проходит матч 2-го дивизиона по керлингу. Капитаном одной из команд является менеджер по качеству и охране труда Nurminen Logistics Пекка Пекаристо, обладающий сорокалетним опытом игры в керлинг.

До начала игры требовалось выровнять лед с помощью металлического скребка. После этого на спину одного игрока был установлен резервуар с водой, вместе с которым он перемещался по полю, разбрызгивая капли воды по поверхности льда. Капли образуют на поверхности накрап, который профессионалы называют пэбблом. По такому накрапу лучше скользят камни.

Пекка вместе с капитаном команды противника готовится разыграть право на первый бросок. Камень с ручкой, основной снаряд керлинга, запускается вращательным движением по льду от одной из линий на площадке. На чьей стороне окажется ручка камня после его остановки, тот и получит право решать, какая из команд будет начинать игру.

– Обычно победитель жеребьевки отдает это право команде противника. Тогда право последнего броска остается у своей команды, – поясняет Пекка.

Вращательными движениями с ладони к дому

По телевизору в керлинг играют в футболках, однако в спортивном комплексе для керлинга в городе Хювинкяя, в Южной Финляндии, поддерживается температура -15 градусов. Капитан Пекка стоит в доме, указывая находящейся в левой руке щеткой место на льду, а правой рукой – в сторону. Он хочет, чтобы камень был брошен по направлению к щетке вращательными движениями с ладони. Кажется достаточно незамысловатым делом, пока не понимаешь, сколько весит камень и как он передвигается по липкому льду. Все же для тех, кто умеет играть в керлинг, это, действительно, несложно.

– Количество вращений камня во время его передвижения к дому – это дело вкуса. На мой взгляд, достаточно 1,5 оборота, по мнению некоторых других может быть и 2,5, – рассказывает Пекка.

– Три! Три! Отзываются эхом стены спорткомплекса, когда



Команде Пекки Пекаристо Willi II опыта не занимать. Игроки команды (слева направо): Сеппо Суни, Илкка Мусто, Йорма Мякеля и Пекка Пекаристо, а также отсутствующий на фотографии Юхани Эхолоуто.

капитан выкрикивает указания тереть как можно интенсивнее. Команда Пекки Willi II проигрывает два очка.

Опыт как следствие проб и ошибок

Керлинг – это изначально шотландская игра. Широкое распространение игра получила в 1998 году на Олимпиаде в Нагано. В Финляндии керлинговый бум начался после того, как мужская команда Финляндии выиграла олимпийское серебро в Турине в 2006 году.

– В Канаде сейчас игроков в керлинг больше, чем хоккеистов, – рассказывает Пекка.

И хоть это звучит невероятно – свыше миллиона канадцев увлекаются керлингом. В Финляндии столицей керлинга считается Хювинкя. Всего же этим видом спорта можно заниматься в 34 населенных пунктах Финляндии.

Пекка является первопроходцем в керлинге и участвует в соревнованиях каждую зиму уже на протяжении 38 лет.

– У нас друзьями была группа, и мы все вместе ходили в тренажерный зал. Однажды в Хювинкя на показательный матч приехала команда по керлингу из Хельсинки. После матча мы решили начать играть в керлинг, – рассказывает Пекка.

В ту пору щетки мастерили из того, что было, а в качестве обуви использовались любые скользящие ботинки.

– Щетки мы видели только на картинках, и подобрали нечто похожее, – делится воспоминаниями Пекка.

Позднее из Швеции были привезены стартовые колодки, слайдеры на ботинки и настоящие щетки для керлинга.

– Сначала камни бросались стоя на месте и под открытым небом. Тогда мы много не знали о керлинге, – рассказывает Пекка.

Тем не менее, новое увлечение быстро принесло популярность команде Пекки, когда они выиграли чемпионат Финляндии в сезоне 1972–1973.

У команд по керлингу из Хювинкя в свое время был хороший шотландский спонсор, пока новый закон об алкогольной продукции не испортил праздник: призом в соревнованиях был ящик виски Johnny Walker.

– Ящик, правда, делился между всеми успешными командами из Хювинкя, но все же это заставляло стараться, – смеется Пекка.

Семейный вид спорта

Команда Пекки играет в местной лиге, где выступают мужские, женские и смешанные команды. Керлинг хорош тем, что команду из четырех человек может сформировать даже одна семья, то есть папа, мама и дети.

– Керлинг – это игра на технику и мастерство, где не требуется физическая сила. В этом виде спорта подчеркивается равенство полов, – сообщает Пекка.

Кроме местной лиги команда участвует в ежегодном чемпионате Финляндии среди ветеранов. Команда Willi II стала чемпионом Финляндии среди ветеранов в 1999 году, а в прошлом году заняла пятое место из восемнадцати команд.

– Керлинг – это социальная игра, в которую приятно играть в хорошей компании. Игра позволяет отвлечься от работы и других обязанностей. И поскольку в Хювинкя мы играем в холодном спорткомплексе, керлинг – это в некотором роде пребывание на свежем воздухе, – Пекка перечисляет положительные моменты своего увлечения.

– Керлинг не предполагает особой физической силы, поэтому нет необходимости прекращать игру с возрастом. В соревнованиях среди ветеранов возраст игроков доходит до 80 лет, – констатирует Пекка.

– И кто угодно может достичь в керлинге высот, для этого лишь нужно тренироваться.

Команда Willi II выиграла матч со счетом 6–4.

«Встреча с клиентом»

Кто? Катариина Коркиала, координатор по логистике, Konecranes, Финляндия

Последний совместный проект с Nurminen Logistics?

Компания Konecranes поставляет 12 кранов RMG (Rail Mounted Gantry Crane) в израильский порт Хайфа. Кабины и электрощитовые комнаты кранов производятся в Финляндии, городе Хювинкяя. Компания Nurminen Logistics осуществляет перевозку этих компонентов из Финляндии в Израиль.



1. Почему в качестве партнера была выбрана компания Nurminen Logistics?

Решающую роль сыграла комплексность услуг. Компания Nurminen Logistics смогла обеспечить перевозку из Хювинкяя в Израиль. Также следует отметить, что у нас был положительный опыт сотрудничества с Nurminen Logistics в рамках других проектов, что способствовало этому выбору.

2. Как масштабный проект реализовывался до настоящего момента?

Когда речь идет о 12 портовых кранах, то это действительно крупный проект. На момент проведения этого интервью была осуществлена только часть перевозок из Финляндии, и все проходило согласно нашим ожиданиям. В особенности я довольна тем, что сотрудники Nurminen Logistics предоставляют нам актуальную информацию о текущем местонахождении груза.

3. Что является самым главным при планировании логистического проекта?

Сотрудничество и информирование. Ко всему можно подготовиться и со всем можно разобраться, если стороны, например, заблаговременно оповещают друг друга о задержках. В ходе этого проекта мы были вынуждены принимать экстренные меры в связи с забастовкой работников порта в Финляндии. Тогда вопрос решился таким образом, что вместо паромной перевозки в Швецию была осуществлена наземным транспортом, и конечный клиент не понес ущерба из-за забастовки.



Big or small. Near or far.

Добро пожаловать на международную выставку «ТрансРоссия» в Москве с 27 по 30 апреля 2010!

«ТрансРоссия» — крупнейшая выставка по грузоперевозкам, транспорту и логистике в России, СНГ и странах Балтии. В 2009 году в ней приняли участие 458 компаний-участников из 33 стран. Более подробная информация о выставке размещена на сайте www.transrussia.ru.

Будем рады видеть Вас на нашем стенде A219.

До встречи в Москве!

Nurminen Logistics ▶▶▶

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 для клиентов Nurminen Logistics. Главный редактор Ниина Хаасола. Редактор Лаура Йокинен. Редакционный совет: Ниина Хаасола, Лаура Йокинен, Ханну Вуоринен, Олли Вянтэйнен, Харри Мустонен. Оформление: Indicio Oy. Фото на обложке: Руслан Шаумов. 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