

«ВОСТОЧНАЯ МАГИСТРАЛЬ» ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

Разворот основных грузопотоков с Запада на Восток, последовавший за событиями 24 февраля 2022 г., обнажил проблемы транспортной инфраструктуры восточной части страны и заставил искать эффективные инструменты для решения текущих задач доставки грузов по новым маршрутам.

Компания «Восточная Магистраль», образованная в составе ГК «Евразия» специально для работы с опасными грузами, за короткий период смогла наладить полноценный сервис по перевозкам наливной химии из Китая. Сегодня компания осуществляет перевозку грузов большинства классов

опасности, имеет в управлении собственный флот и подвижной состав, предоставляет необходимое оборудование на технический рейс. Директор департамента клиентского сервиса ООО «Восточная Магистраль» Андрей Александрович Королев в интервью журналу «Промышленная окраска» рассказал об ос-

новных изменениях в области производства и поставок опасной химии, используемой в том числе для производства лакокрасочных материалов, трансформации логистических маршрутов в целом и разработке собственного маршрута, способах оптимизации стоимости перевозок в новых геоэкономических реалиях и специфике рынка танк-контейнерной логистики,

– Андрей Александрович, компания «Восточная Магистраль» образована чуть более года тому назад, но заявляет о колоссальном опыте работы с опасными грузами. Где и когда он был получен?

– Этот опыт был получен в составе ГК «Евразия», которая успешно работает на логистическом рынке вот уже более 10 лет. Около года назад было принято решение выделить перевозку опасной химии в отдельное направление, для чего и была образована наша компания в составе группы. Многолетний опыт работы специалистов позволяет нам предоставлять качественные и конкурентные решения в сфере перевозки опасных грузов.

– Какими средствами перевозки оперирует «Восточная Магистраль»?

– В нашем распоряжении есть собственный флот, также в оперировании компании нахо-



дятся фитинговые платформы, на которых осуществляется доставка грузов до пункта назначения.

Перевозка наливной и сухой химии осуществляется в танк-контейнерах, сухих контейнерах, в которых мы транспортируем продукцию в ИВС-кубах (еврокубах), бочках, мешках. В частности, для перевозки опасной химии мы используем парк 20-футовых танк-контейнеров T11 и T14. Эти классы контейнеров отвечают требованиям к перевозке широкого спектра наливной химии, в том числе щелочей, кислот, нефтепродуктов, бытовой химии, изоцианатов и т.д. Объем танк-контейнеров составляет 11–26 тыс. л, габариты: длина – 6058 мм, ширина – 2438 мм, высота – 2591 мм. Все контейнеры имеют расширенную рубашку для подогрева груза как паром, так и горячей водой или гликолем.

– Грузы каких классов опасности вы принимаете к перевозке?

– У нашего флота и портов открыты все классы опасности, кроме 1 и 7. Все остальные классы, в том числе подклассы, доступны для перевозки: воспламеняющиеся, окисляющие и инертные газы; токсичные и коррозионные газы, в том числе в сжатом охлажденном виде (2 класс); легковоспламеняющиеся жидкости (3 класс); легковоспламеняющиеся твердые вещества, самореактивные и полимеризующиеся вещества; вещества, способные к самовозгоранию; вещества, выделяющие воспламеняющиеся газы при соприкосновении с водой (4 класс); окисляющие вещества и органические пероксиды (5 класс); токсичные и инфекционные вещества (6 класс); коррозионные вещества (8 класс); загрязнители окружающей среды и прочие опасные вещества (9 класс).

– Какие изменения, по вашим наблюдениям, сегодня наблюдаются в сфере производства и поставок опасной химии, используемой в том числе для производства ЛКМ?

– Изменилась динамика производства химической продукции. Если ранее в отрасли наблюдался прирост на 6–7% год, то уже по итогам февраля – августа 2022 г. физический объем производства продукции просел на 3% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, а сальдо торгового баланса стало отрицательным.

По данным Российского союза химиков (РСХ), в сегменте ЛКМ в течение указанного периода наблюдалось падение физических показателей экспорта на 17%, импорта – на 18%. Заметно просел импорт в сфере сырья для ЛКМ. Учитывая, что до недавнего времени доля импортных компонентов в производстве ЛКМ доходила до 70%, возникли проблемы



с их заменой. В то же время уход европейских поставщиков открыл новые перспективы для отечественных производителей ЛКМ. В рамках программы импортозамещения российские предприятия стали разрабатывать целые линейки высокотехнологичных материалов и систем, которые по своим техническим характеристикам не уступают, а порой и превосходят импортные аналоги, при этом экономически более выгодны и конкурентоспособны. Кроме того, уход западных игроков с российского рынка высвободил нишу для китайских поставщиков.

– Сегодня много говорится о развороте грузопотоков с Запада на Восток. Какие наиболее значимые изменения в транспортной логистике опасных химических грузов в связи с этим вы бы отметили?

– Действительно, разворот грузопотоков на Восток сегодня принял глобальный характер: идет массовое перестроение транспортных коридоров, активизировался процесс строительства инфраструктуры как со стороны Китая, так и России, многократно возросла важность и стратегическая зна-

чимось Восточного полигона для развития всей страны.

К числу наиболее заметных изменений в логистике опасных химических грузов, в том числе перевозимых в танк-контейнерах, я бы отнес увеличение транспортного плеча доставки. До 24 февраля 2022 г. логистика этих грузов строилась следующим образом: какой-то химический продукт из Европы завозился в Россию в танк-контейнере, затем он обрабатывался под экспортный груз, который уходил обратно в Европу или другие страны мира. Фактически мы имели короткое транспортное плечо, что позволяло осуществлять оперативную доставку продукции и достигать высокого оборота тары.

После 24 февраля вслед за разворотом основных грузопотоков мы получили очень длинное плечо доставки грузов, которые необходимо было доставлять из портов Дальнего Востока до Центральной России. Это привело к снижению оборачиваемости тары, кратному увеличению времени доставки грузов и стоимости всей логистики, а также обнажило проблему неготовности российской инфраструктуры работать с опасной химией.



К счастью, последний вопрос был решен достаточно оперативно – контролирующие органы пошли навстречу транспортной отрасли и помогли терминалам получить необходимые документы для работы с опасными грузами. При этом вопрос оборачиваемости тары остается актуальным до сих пор.

Кроме того, из-за ухода западных операторов на логистическом рынке возник недостаток кадров: операторы, которые раньше работали только по внутренним перевозкам и вышли на осуществление импортно-экспортных операций, оказались для этого недостаточно подготовленными. Дефицит логистов высокой квалификации ощущается на рынке и сегодня.

– Уход западных танк-контейнерных операторов с российского рынка породил и проблему дефицита танк-контейнерного парка. Насколько это мешает развитию рынка перевозок опасной химии сегодня?

– Действительно, до 24 февраля 2022 г. на российском рынке были широко представле-

ны иностранные танк-контейнерные операторы. Но, надо сказать, большинство из них продолжают работать в России, хотя и сократили свое присутствие. Окончательно ушли с рынка лишь несколько иностранных компаний, которые к тому же продолжают осуществлять единичные отправки.

Таким образом, проблема дефицита танк-контейнерного парка не приобрела глобального характера, и ситуация сегодня постепенно выравнивается. В то же время западные компании не стремятся наращивать парк, который остался в России, из-за чего отсутствует подпитка за счет импорта, что ограничивает возможности расширения его использования на других направлениях.

– Можно ли новую логистику опасных химических грузов сегодня охарактеризовать как уже сложившуюся систему, или это скорее набор временных решений?

– По нашим наблюдениям, временные решения постепенно сходят на нет, уступая место процессу выстраивания новой фун-

даментальной логистики. Это дает возможность компаниям налаживать долгосрочное взаимодействие, расширять географию поставок и снова делает грузопотоки прогнозируемыми.

– Новая логистика химических грузов формируется из отдельных маршрутов, разрабатываемых компаниями. Расскажите о собственном логистическом маршруте компании «Восточная Магистраль».

– Отправка груза происходит в городе Ляньюньган (Lianyungang – CNLYG), в оборудованном порту, который специализируется на обработке опасных грузов и входит в число 10 самых крупных портов Китая и 50 портов мира. С мая этого года мы добавляем сервис из китайского порта Циндао.

После погрузки судно отправляется в Находкинский морской рыбный порт (НРМП) в городе Находке, расположенном в 185 км от Владивостока. Далее груз доставляется по России железной дорогой и автотранспортом. Регулярные рейсы по маршруту происходят каждые 3 недели.

Хотел бы отметить и то, что по Китаю мы предоставляем полный сервис, связанный с перевозкой опасных грузов: выдача оборудования, забор с завода на условиях EXW, экспедирование в порту.

– В условиях неизбежного роста расстояний и стоимости доставки химических грузов в новых геоэкономических реалиях логистические компании стремятся оптимизировать эти показатели. Какими способами и путями этого достигает «Восточная Магистраль»?

– Первый способ – использование отработанного маршрута, который позволяет нам контролировать перевозку на каждом этапе и сокращать временные и финансовые издержки.

Второй путь – мультимодальность, которая выражается в использовании морского, железнодорожного и автомобильного транспорта, и также позволяет ускорить процесс доставки груза и оптимизировать стоимость перевозки. На сегодняшний момент транзитное время доставки из порта Китая до Москвы сократилось до 35 дней.

Наконец, предлагаемый нами сервис «от двери до двери» дает возможность осуществлять круглосуточный контроль перевозки груза на каждом этапе, от загрузки и оформления до выгрузки контейнера на складе или производстве. При предоставлении этого сервиса возникающие промежуточные издержки мы берем на себя, что также экономит средства клиента и расширяет возможности поставок его продукции. ■