

«ВОСТОЧНАЯ МАГИСТРАЛЬ»: ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ – В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ



Компания «Восточная Магистраль», образованная в составе ГК «Евразия» специально для работы с опасными грузами, на сегодняшний день осуществляет полноценный мультимодальный комплекс услуг по перевозке химических опасных грузов из Китая. Имеющиеся в управлении морской и железнодорожный транспорт, техническое оборудование и многолетний опыт сотрудников позволяют компании реализовывать комплексные логистические решения. Сегодня «Восточная Магистраль» осуществляет перевозку широкой номенклатуры опасных грузов, в том числе коррозионных, требующих поддержания температурного режима или специальных условий в подготовке оборудования.

Ведущий менеджер департамента мультимодальной логистики ООО «Восточная Магистраль» Дарья Романовна Пронина в интервью журналу «Промышленная окраска» рассказала о ключевых особенностях работы в сегменте импортных грузоперевозок опасных грузов, динамике грузопотоков за последний период, новых потребностях рынка и адаптации логистического сервиса в текущих геоэкономических реалиях.



ДАРЬЯ ПРОНИНА

Ведущий менеджер департамента мультимодальной логистики ООО «Восточная Магистраль»

– Дарья Романовна, на ваш взгляд, как изменилась ситуация на рынке импортных перевозок опасных грузов в последнее время, какие тенденции в перевозках химической продукции из Китая вы наблюдаете?

– В последний год, безусловно, рынок импортных грузоперевозок претерпел ряд изменений. Отмечу, что он характеризуется высокой динамикой и требует от логических операторов гибкости, адаптивности. В связи с развитием российских производств и расширением ассортимента химических продуктов появляется интерес к узким номенклатурам грузов китайских производителей. В тоже время ряд импортных продуктов потерял свою актуальность в связи с появлением российских аналогов, таких как пероксид водорода и изопропиловый спирт. Что касается оборудования, то наибольшим спросом при перевозке наливных грузов продолжают пользоваться танк-контейнеры модели T-11 – универсальные в своем роде и позволяющие перевозить большую часть наливных грузов из Китая.

– В чем заключается особенность перевозки узких номенклатур грузов? Как вы с ними работаете?

– Главным образом это подготовка технического оборудования, его соответствие требованиям. Как правило, танк-контейнеры для перевозки таких грузов в дефиците и труднодоступны на рынке, в этом случае мы можем предложить и покупку оборудования, и модернизацию имеющегося. Это может быть

частичная модернизация контейнера, оснащение манометрами, специальными прокладками, гуммирование, нанесение специального защитного покрытия и т.д. Подобные перевозки требуют особого внимания к деталям, согласовываются заблаговременно и касаются долгосрочных проектов. Ключевым образом подготовка оборудования также должна оставаться экономически и логистически целесообразна – в этом заключается главная задача.

– Как выглядит соотношение между импортными и экспортными перевозками опасных грузов с Китаем на сегодня, какие грузы и направления наиболее востребованы?

– Большую часть импортных перевозок составляют кислоты, хлориды, эфиры, фениламины. Главными направлениями в импортных перевозках остаются Московский регион, Санкт-Петербург, Новосибирск, Свердловская область, Приморский край. Что касается экспортного направления, номенклатура грузов значительно меньше, к ним относятся удобрения, органические химические соединения, в тоже время объемы перевозок в импортном и экспортном направлениях ежегодно набирают обороты.

– Как можно охарактеризовать международную логистику опасных химических грузов на примере импортных перевозок с Китаем?

– Экономические, геополитические, климатические, эпидемиологические условия

сыграли ключевую роль в трансформации современной международной логистики между Китаем и Россией. С рынка ушли крупнейшие международные корпорации, в России появились новые специализированные компании, логистические модели и решения. Для описания международной логистики с Китаем сегодня подходят такие характеристики, как гибкость, динамичность, устойчивость к изменениям, регулируемость и вариативность. Все эти факторы позволяют выстраивать прочный фундамент для долгосрочных отношений между участниками логистического процесса и расширения географии присутствия.

– Назовите наиболее интересные из реализованных «Восточной Магистралью» проектов?

– Одним из интересных является проект по перевозке газа в специализированных контейнерах модели T-50. Указанное оборудование имеет ряд требований и для КНР является дефицитным, кроме того, существует масса технологических аспектов и нюансов перевозки. Каждый элемент логистической цепочки должен соответствовать требованиям и иметь разрешение на мультимодальные операции с данным грузом. Здесь есть особые требования к контейнерам и всем видам транспорта, необходимы специализированные допуски и инфраструктура, за счет чего разработка логического решения кратно усложняется.

Еще один интересный проект, реализованный нашей компанией, – это перевозка перекиси водорода в специализированных

контейнерах. Высококонцентрированная перекись водорода – груз специфический и требует особого внимания к оборудованию. Проект включал модернизацию контейнеров в профильном депо перед началом перевозки из-за отсутствия подходящих моделей в Китае.

«Восточная Магистраль» также разрабатывает проектные решения по поставке большого объема груза, например 6000 т. В одном из таких проектов мы работали с неопасным грузом, таким как хлорид кальция в биг-бэгах. Для оптимизации перевозки был применен

балкерный тип погрузки на судно и разработан логистический маршрут, включающий хранение груза на открытом складе и дальнейшую перегрузку биг-бэгов в полувагоны. Похожий проект у компании был и с перевозкой терефталевой кислоты: мы обеспечивали балкерную погрузку на судно, морской фрахт, хранение в крытом складе и перегрузку в 20-футовые контейнеры для дальнейшей отправки клиенту по железной дороге.

– Наряду с перевозкой наливных грузов в танк-контейнерах «Восточная Магистраль»

осуществляет перевозки и в стандартных 20-футовых контейнерах, как происходит перевозка в этом случае?

– Грузоперевозки химических грузов осуществляются в этом случае в специальной таре, это могут быть IBS-кубы, бочки и мешки. После прибытия контейнеров в порт мы осуществляем подготовку контейнеров к железнодорожной перевозке, обеспечивая безопасную доставку груза. В этом случае мы разрабатываем схему погрузки непредусмотренных технических условий (НТУ) и обес-



Источник: «Восточная Магистраль»



печиваем раскрепление груза в контейнере с использованием специализированных щитов из фанеры и бруса. Указанные операции необходимы для обеспечения безопасной отправки химических грузов по железной дороге в соответствии с установленными требованиями РЖД. Пожалуй, это главная особенность данных перевозок.

– Как на сегодняшний день обстоит ситуация с отправкой грузов из Дальневосточного региона по железной дороге?

– Отправка грузов по железной дороге из портового региона сегодня несколько затруднена, это обусловлено нехваткой фитинговых платформ в этом регионе и высокой загруженностью железной дороги. Для увеличения пропускной способности сотрудники РЖД прилагают максимум усилий, используют все свои компетенции, и за последние несколь-

ко лет пропускная способность имеющейся инфраструктуры существенно увеличена. Что касается отправки опасных грузов в контейнерах, то отправку сухих контейнеров 20GP мы осуществляем и в полувагонах. Благодаря экспортным отправкам угля полувагонов на Дальневосточном полигоне достаточно. Грузы же в танк-контейнерах подлежат отправке только на фитиновых платформах. К отправкам мы привлекаем как собственные платформы, так и платформы наших партнеров.

Ж/д отправки осуществляются в составе контейнерного поезда по ключевым направлениям, группой или повагонно, в последнем случае груз уходит сразу в адрес конечного грузополучателя, без терминальных перегрузок в процессе перевозки в промежуточных точках маршрута. Такой вариант удобен грузополучателям, чей логистический процесс заточен под прием груза и выгрузку с ж/д платформ без перегруза на автотранспорт, то

есть предприятиям со своими подъездными ж/д путями, либо же тем, кто таким образом наладил работу через партнеров.

– Зачастую у многих грузополучателей нет возможности приема грузов по железной дороге, как обеспечивается доставка груза в этом случае?

– В этом случае груз отправляется в адрес ближайшего к пункту назначения железнодорожного терминала и перегружается на автотранспорт. Для перевозки опасных грузов применяется автотранспорт только с соответствующей лицензией с целью обеспечения безопасности в соответствии с правилами перевозки опасных грузов. Выбору автоперевозчиков мы уделяем особое внимание и отдаем предпочтение только проверенным операторам, обладающим требуемыми документами и компетенциями. ■