

Из Ростова получается ближе

ГРУЗЫ

Владимир Тихов

Как сообщалось, в середине октября в ростовский порт «Западный» из Красноярского края прибыл первый ускоренный контейнерный поезд с лесоматериалами. Затем экспортный груз водным путем отправился в Египет – порт Александрию.

Таким образом, благодаря усилиям «ТрансКонтейнера», был открыт новый международный грузовой маршрут. В Северо-Кавказском филиале этой «дочки» «РЖД» планируют расширить географию мультимодальных перевозок.

Помнится, первое судно с контейнерами прибыло в ростовский порт «Западный» и было выгружено в начале марта нынешнего года. Эта «первая ласточка» ознаменовала открытие новой прямой линии Стамбул – Ростов и начало создания в этом порту полноценной технической базы по переработке контейнеров.

Почему тогда решили часть грузопотока, традиционно идущего в Новороссийск, переориентировать на Ростов? Как напомнил директор Северо-Кавказского филиала ОАО «ТрансКонтейнер» Николай Воронин, объем



ФОТО ИРИНЫ МЕНЬШКОВОЙ

контейнерных перевозок растет, а возможности Новороссийска ограничены: не хватает складских площадей и терминальных площадок, в неважном состоянии автодорожная сеть...

Но не только поэтому возникла идея переориентировать часть контейнерных перевозок на столицу Дона. По подсчетам Николая Воронина, до недавнего времени из всего объема прибывших в Новороссийск по морю контейнеров как минимум треть дальше шла сухопутным путем в Ростов. Это не только загружало Новороссийск, но и было невыгодно многим грузовладельцам: лишние перевалки – дополнительные затраты.

Последние как раз можно серьезно сократить, если посылать напрямую водным путем импортные грузы в контейнерах сразу в Ростов и, наоборот, отправлять из столицы Дона по аналогичной схеме экспортный груз.

Последующие месяцы подтвердили правильность выбранной стратегии. Весенние прогнозы руководителей Северо-Кавказского филиала сбываются: комплексные услуги по доставке контейнерных грузов из Ростова в Турцию, Египет, Средиземноморье пользуются спросом.

Как сообщил директор порта «Западный» Евгений Марышев, в ближайшее время такие сервис-линии будут проложены,

например, до портов Италии. Причем речь идет как об отечественных, так и о зарубежных клиентах: достоинства «ТрансКонтейнера» оценили мировые концерны, зарубежные производители высокоточного оборудования, сельхозмашин и товаров для населения.

В частности, западноевропейские партнеры высказали заинтересованность в расширении такого сотрудничества, в их числе, например, фирма «Клаас» (Германия), поставляющая комплектующие для сборки комбайнов в Краснодар.

А в целом загрузка контейнерного потока с импортными грузами, которые приходят в Ростов водным путем, весьма

разнообразна: от моющих средств и прочих потребительских товаров до спецоборудования – лесосушилок, мини-цехов для производства комбикормов.

– На экспорт через наш порт судами-контейнеровозами станут отправлять не только лесоматериалы, но и запчасти, каучук. А также – бумагу из Соликамска и Правдинска, от объединения «Волга», давнего нашего партнера: ускоренные поезда с его продукцией уже курсируют с частотой раз в неделю, – рассказывает Евгений Марышев. – Для обеспечения растущих грузопотоков мы планируем вести модернизацию своих мощностей, вкладывать средства в развитие портовой инфраструктуры.

Так, прилегающая к нынешней контейнерной площадке территория будет забетонирована, чтобы там могли работать погрузчики и прочая мощная техника. Кроме того, намечено путевое развитие с выходом на станцию Казачья (в обход Заречной, которая уже порой не справляется с грузопотоком), поскольку технологически сложно в самом порту формировать и отправлять ускоренные.

Как дал понять директор ООО «Западный порт», нужны как новые площадки для временно-

го складирования и перевалки контейнеров, так и удобные подъездные пути. Развитие порта будет активно идти в течение ближайших двух лет. После завершения реконструкции на левобережье Дона намечено ввести мощности, которые позволят ежемесячно обрабатывать контейнеры в объеме до 25 тысяч TEU.

По словам Евгения Марышева, перевалка контейнеров с помощью стрелового крана «Либхерр» (Австрия), принятого в эксплуатацию в конце прошлого года, – это работа по временной схеме. Сегодня даже такого кранового оборудования уже недостаточно. В планах филиала «ТрансКонтейнера» – установка двух мощных STS-перегрузочных устройств, которые способны загружать контейнерами суда типа «река – море» емкостью 150 TEU за 12-13 часов. Сейчас на все операции, включая оформление документов, уходят в общей сложности сутки.

Что касается «денежной стороны вопроса»: на первом этапе реконструкции «ТрансКонтейнер» рассчитывает вложить в развитие «Западного» порта от 100 до 150 миллионов рублей. Во всяком случае, такая сумма инвестиций заложена на 2009 год.

Будут новые маршруты

РАЗВИТИЕ

Владимир Павлов

Российский рынок международных контейнерных перевозок к 2012 году возрастет более чем в три раза по сравнению с объемами прошлого года и составит не менее 64 миллионов тонн. Такой прогноз прозвучал на недавней транспортной конференции «Развитие логистики контейнерных перевозок в международных сообщениях».

Разумеется, железнодорожники не будут в стороне от этого процесса: как сообщил вице-президент ОАО «РЖД» Вячеслав Лемешко, компания осуществляет мероприятия, направленные на повышение привлекательности железнодорожных контейнерных перевозок.

Развивается терминальная база – прежде всего в портовых зонах, крупных грузообразующих центрах, в местах пересечения торговых путей, наращивается парк контейнеров. Однако остаются и так называемые системные проблемы, которые негативно отражаются на всех участниках этого сегмента рынка перевозок. На-

пример, часть из них связана с организацией транзитного контейнерного потока и с таможенными ограничениями.

Но в любом случае, по мнению Вячеслава Лемешко, нужно осваивать конкурентоспособные технологии контейнерных перевозок. В частности, ОАО «РЖД» уже используют длиннобазные платформы повышенной вместимости на основных направлениях следования контейнерных поездов. Проводится и опытная эксплуатация платформ, позволяющих перевозить контейнеры в два яруса. Внедрение таких технологий позволит заметно снизить себестоимость контейнерных перевозок и предложить клиенту наиболее оптимальные тарифные условия.

Как известно, в прошлом году федеральная служба по тарифам (ФСТ) унифицировала те тарифы, которые определяют перевозку грузов в контейнерах именно по стальным магистралям. Благодаря чему, в частности, улучшилась организация этих перевозок через сухопутные пограничные переходы.

– Тарифное регулирование, конечно, один из важных аспектов деятельности операторов контейнерных линий. Вместе с тем нужно совершенствовать технологию,

– полагает руководитель управления регулирования транспорта ФСТ Виктор Квитко.

На внедрение передовых технологий и предоставление новых услуг на евроазиатском пространстве ориентируется и ОАО «ТрансКонтейнер».

– В частности, предполагается предоставление услуг морских перевозок и по складированию грузов. Мы уверены, что сможем расширить сектор наших интермодальных услуг и завоевать симпатии новых клиентов, – счита-

ет директор по стратегическому развитию ОАО «ТрансКонтейнер» Юрий Юрьев. – «Стратегия развития железнодорожного транспорта РФ» дает нам необходимый базис для реализации этих планов. Ведь ее основное направление – развитие инфраструктуры, организация новых маршрутов доставки грузов, модернизация парка подвижного состава. Что и дает все нужные предпосылки для масштабного внедрения передовых транспортных технологий, для развития нашей компании.



ФОТО ИРИНЫ МЕНЬШКОВОЙ

ДОСЬЕ

Компания «ТрансКонтейнер» – крупный национальный контейнерный оператор, располагает 47 собственными терминалами, а ее 17 филиалов охватывают всю сеть железных дорог РФ. В ней трудится свыше пяти тысяч человек.

Сеть продаж состоит из 130 офисов в России, зарубежных представительствах в Китае, Узбекистане, Латвии, Украине, Белоруссии и Германии, а также восьми компаний-агентов, представляющих интересы «ТрансКонтейнера» в Китае, Японии, Южной Кореи, Турции и Латвии. В Финляндии работает СП «Контейнер-ТрансСкандинавия».

«ТрансКонтейнер» является крупнейшим в странах СНГ и Балтии владельцем парка специализированного подвижного состава: более 21 тыс. фитинговых платформ и свыше 48 тыс. крупнотоннажных контейнеров.