

ПОД ТЯЖЕСТЬЮ ГРУЗА

В Астане участники конференции «Heavy Caspian 2016» обменялись уникальным опытом перевозок тяжеловесных и негабаритных грузов в Средней Азии.



<34

В ходе панельных дискуссий определение «тяжелый» использовалось не столько в вопросах о грузах, а сколько в отношении условий для осуществления перевозок. «Тяжелыми» логисты называли и среднеазиатский климат, и транспортные законы, и многочисленные таможенные барьеры.

– Главная задача для логиста – оптимизация экономического расстояния, – уверен руководитель Департамента «Средняя Азия» компании Chandler GmbH Дмитрий Цыганков. – Это понятие включает в себя сумму временных и материальных расходов, затраченных при той или иной перевозке. Нужно грамотно выбрать логистическую схему, максимально оптимизировать затраты во время транспортировки. Сделать это не так просто, особенно когда речь идет о среднеазиатском регионе.

По его словам, вариантов доставки негабаритных грузов в страны Центральной Азии немного. Если заходить с запада, то используются порты Каспийского моря. Можно добраться до Атырау, Актау, Курыка, Туркменбаши. Также сейчас популярен маршрут через Бендер-Аббас в Иране. С севера задействуются порты Уфа, Пермь, Омск, при этом максимально южнее по воде можно добраться только до Павлодара. Дальше уже

нужно везти груз по земле, и здесь, как отмечают перевозчики, начинается самое сложное.

Представитель Chandler GmbH отмечает, что инфраструктура в регионе оставляет желать лучшего. Множество дорог не имеют асфальтового покрытия, на некоторых оно сильно износилось. Мосты построены еще в советское время и после долгих лет использования уже не могут выдержать ту нагрузку, на которую были когда-то рассчитаны. Нужно проводить экспертизу перед тем, как везти груз по тому или иному мосту.

– Осложняют ситуацию жесткие природные, климатические условия. Например, если говорить о Туркменистане, то 80% его территории занимает пустыня, автотрассы заносит песком, что впоследствии повреждает дорожное полотно. 93% территории Таджикистана занято горами, понятно, что строительство дорог здесь затруднено. Дороги узкие, извилистые, с крутыми спусками и подъемами, что представляет большую проблему, когда речь заходит о перевозках негабаритных грузов, – рассказывает Дмитрий Цыганков. – Если ты собираешься везти груз по казахским степям, то перед выходом колонны нужно основательно запастись горючим, водой и продуктами, потому что на несколько десятков или даже сотен километров поблизости может не оказаться ни одного населенного пункта.

Говоря о Казахстане, эксперт отметил, что наша страна имеет самую большую сеть железных дорог в центральноазиатском регионе. Автодорожная инфраструктура тоже достаточно развита, в последние годы реализуется много проектов по ее расширению и модернизации. Динамично развиваются морские порты Актау и Курык. К плюсам перевозок через республику он также отнес действующее на территории государства Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (с использованием накладной СМГС).

Среди слабых сторон – ненадлежащая и несвоевременная координация действий между железной дорогой, таможней, экспедиторами и таможенными брокерами. Отрицательными аспектами являются длительные регистрационные процедуры в многочисленных бюрократизированных государственных ведомствах, отсутствие средств информационных технологий или их низкий уровень. Кроме того, Д.Цыганков отметил отсутствие согласованности правил для импортеров и экспортеров, в частности, в области методов тарификации.

Со всеми этими трудностями перевозчики столкнулись во время транспортировок негабаритных грузов по территории Казахстана. Один из последних примеров – доставка термовакуумной камеры из Бельгии для строительства Национального Космического центра в Астане. Маршрут протяженностью 9 000 км пролегал через порты Лиеж, Антверпен, Архангельск, Омск с использованием речных, морских судов и далее автотранспортом до казахстанской столицы.

Среди слабых сторон – ненадлежащая и несвоевременная координация действий между железной дорогой, таможней, экспедиторами и таможенными брокерами

– Транспортировка груза, состоящего из нескольких сегментов шириной 9,5 метров, от Омска до Астаны заняла два дня, – сообщил один из организаторов данной перевозки, директор компании «Мэйнстрим Логистик» Артем Кузнецов. – Совместно с КазДорНИИ была проведена большая подготовительная работа на всем пути, протяженностью около 1000 км. В связи с большой шириной груза перекрывалось движение другого транспорта на отдельных участках маршрута. Также одной из особенностей

данной перевозки стало строительство обьездной дороги для прохождения пограничного пункта на границе между Россией и Казахстаном, позволяющее избежать демонтажа ограждений на пограничном посту.



35>

Поделались своим опытом и казахстанские компании. Среди реализованных проектов ТОО «НМСК «Казмортрансфлот» – транспортировка проектных грузов ВР совместно с ООО «Река-Море» по маршруту из Роттердама в Баку, грузов для Атырауского нефтеперерабатывающего завода из Курыка в Атырау и так далее. Представитель коммерческого департамента компании Бауыржан Жайгалиев рассказал о заключенном контракте по транспортировке модулей в Каспийское море «Проект будущего расширения – Проект управления устьевым давлением ТШО».

– Данный проект реализуется с целью увеличения добычи и поддержания производительности существующих мощностей Тенгизского месторождения. В июле этого года КМТФ в консорциуме с BLUE WATER SHIPPING заключил договор с ТШО на транспортировку 75 модулей с базы Ерсай до объекта по разгрузке модулей в районе порта Прорва. «Казмортрансфлот» начал строительство собственных трех судов в судостроительной верфи VARD в Румынии, которое будет завершено в августе 2017 года – марте 2018 года.

В ходе конференции «Heavy Caspian 2016» об особенностях транспортировок тяжеловесных, негабаритных грузов, а также о специализированном подъемно-транспортном оборудовании рассказали представители компаний «Instar Projects», Volga-Dnepr Airlines, «Инспецтехника» и других.

ЖАН

АЙДАРОВ

генеральный директор
«Турксіб Магистраль» (Узбекистан):



– В Узбекистане за последние девять лет реализовано свыше 600 стратегических проектов, в том числе по строительству и реконструкции объектов нефтегазовой и энергетической отраслей. В перспективе до 2019 года Узбекистан планирует реализовать еще 900 новых проектов в промышленности, где будет освоено в общей сложности 41 миллиард долларов. В ближайшее время будет начата реализация проектов по строительству и модернизации двух ТЭЦ в Ферганской долине республики. В связи с этим возникает вопрос доставки туда проектных грузов.

Ферганскую долину с основной частью Узбекистана соединяет горный перевал Камчик. Он расположен на востоке страны, на севере граничит с Кыргызстаном, на юге – с Таджикистаном. Максимальная высота перевала составляет 2.268 метров над уровнем моря. Он является единственным наземным путем в Ферганскую долину. Через перевал пролегает автотрасса, проходящая на высоте свыше 1.200 метров над уровнем моря.

До настоящего времени Ферганскую долину республики с остальными регионами соединяла железнодорожная ветка, проходившая по территории Таджикистана

Сейчас проезд через перевал Камчик автотранспортным средствам, принадлежащим иностранным перевозчикам, ограничен. В качестве альтернативного маршрута предлагается проезд в г. Фергану через другие автодороги, проходящие по территории Таджикистана. До настоящего времени мы осуществляли доставку грузов в регион Ферганской долины, перегружая их на автотранспортные средства нашей компании. Возможно, в соответствующее постановление Правительства Узбекистана,

ограничивающее проезд иностранных перевозчиков, будут внесены изменения в связи с началом реализации новых проектов в Ферганской долине.

До недавнего времени перевал был путем лишь для автотранспорта, теперь же, после завершения строительства нового железнодорожного тоннеля, стала возможной доставка грузов железнодорожным транспортом, в том числе и крупногабаритных.

22 июня 2016 года состоялось торжественное открытие новой железнодорожной линии Ангрен – Пап. На строительство данного грандиозного проекта было запланировано выделить средств на сумму в 1 633,7 миллионов долларов США. На сегодняшний день на строительстве железной дороги вне тоннеля было освоено 810 млн. долларов США.

Новая линия имеет протяженность 123,2 км, включая 19,2-километровый тоннель Камчик, проложенный через горный массив совместно с китайскими партнерами. Этот тоннель занял 8-е место в мировом рейтинге по сложности строительства и 13-е по протяженности. На линии построены 13 железнодорожных мостов, 6 путепроводов, 2 тоннельные галереи. Среди возведенных мостов имеется единственный своего рода в Центральной Азии, его длина составляет 500 м, высота – 57 м.

5 сентября 2016 года началось регулярное движение поездов по тоннелю. Новая ветка способна пропускать грузы на платформах, транспортерах и в полувагонах в составе грузовых поездов. Железнодорожный тоннель Камчик имеет возможности для проезда грузов малой степени негабаритности. Все перевозки по данному маршруту осуществляются в соответствии с правилами перевозок грузов и тарифной политикой железных дорог стран-участниц СНГ.

15-17 Марта 2017г.

Узэкспоцентр / Ташкент / Узбекистан



IX МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА

«UzTechTransExpo-2017»

СПЕЦТЕХНИКА, ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ

Основные тематические разделы:

- Дорожно-строительная техника. Подъемно-крановая техника
- Коммунальная техника. Прицепная техника. Коммерческий автотранспорт
- Погрузо-разгрузочное и складское оборудование
- Инфраструктура городского транспорта
- Метрополитен. Проектирование и строительство станций
- Проектирование и строительство дорог, мостов и тоннелей
- Общественный транспорт
- Информационные технологии на общественном транспорте. Системы навигации и мониторинга
- Грузоперевозки: Автомобильные, Железнодорожные, Авиа и Морские перевозки
- Логистические центры
- Услуги по экспедированию грузов
- Таможенные, страховые и лизинговые услуги
- Курьерская и экспресс-доставка
- Информационные технологии и программное обеспечение



Организатор:
IEG Uzbekistan
Узбекистан, Ташкент,
ул. А.Темур, 107Б, оф.4С-02
Тел./факс: +998 71 238 59 88
E-mail: info@ieg.uz