

# Конференция: «HEAVY RUSSIA 2015»

## Главное событие года

17 ноября в Москве завершила свою работу VII конференция «Heavy Russia», организованная компанией «International Business Forum» (IBF).

Конференция является ежегодной, и в этот очередной непростой год форум собрал более 220 делегатов из 16 стран мира: России, Белоруссии, Украины, ФРГ, Италии, Турции, Эстонии, Латвии, Литвы, Финляндии, Румынии, США, Дании, Бельгии, Узбекистана и Казахстана.

Спонсорскую поддержку мероприятию оказали компании АК «Волго-Днепр», «Инстар Логистикс», «СОМЕТТО», «ИнСпецТехника», «Ромек» и STENA LINE.

В этот раз никто не мог обойти тему кризиса в российской экономике. Первая сессия конференции была целиком посвящена



этой проблеме. В своем выступлении Игорь Помочилин, руководитель службы логистики «Волго-Днепр», озвучил некоторые неутешительные цифры. За текущий год произошло сокращение импортного грузопотока (на 34%), машин, оборудования и транспортных средств (на 50%), продовольствия (на 7-10%). Сокращение объемов международных автомобильных перевозок на европейском направлении составило не менее 65-70%. По мнению выступающего, уже происходит серьезное изменение маршрутов и усложнение цепочек поставок, что повысило спрос на комплексные логистические услуги.

Свой рецепт борьбы с кризисом предложил генеральный директор «Instar Projects» Александр Шелков. Компания активно выходит на рынки ближнего и дальнего

зарубежья, тем самым серьезно дифференцируя бизнес. В качестве примера он привел успешный опыт перевозки оборудования в Мозамбике, где компании пришлось столкнуться с плохо развитой инфраструктурой и завоёвывать лояльность местных племен.

Традиционно самой острой стала дискуссия, посвящённая государственному регулированию отрасли. Это, прежде всего, время и порядок получения разрешения на провоз КТГ, проблема коррупции в регулирующих органах, а также новые законодательные инициативы. К сожалению, чиновники побоялись встретиться лицом к лицу с представителями бизнеса, и обсуждение прошло «среди своих».

Наталья Тимофеева, председатель Союза автоперевозчиков крупногабаритных тяжеловесных и опасных грузов, в своем выступлении обобщила



накопившиеся проблемы. По ее мнению, состояние федеральных и региональных трасс очень плохое, только потому, что сами дорожники ничего не делают. Обвинять перевозчиков во всех смертных грехах ни к чему. Есть люди, которые не хотят принимать решение ввиду каких-то своих интересов и преследуют жесткое противодействие перевозчикам. На ее взгляд, Министерство транспорта должно решать вопросы и проблемы, а не самоустраиваться и вводить законы, которые носят только запретительный и ограничительный характер. Все последние 5 лет не было никаких послаблений или упрощения процедур в сфере законотворчества. Все законы, которые приняты, на самом деле только ухудшили жизнь перевозчиков, в том числе взимание платы. Законотвор-



чество приняло жесткую позицию ограничений и запретов для перевозчиков. Они нашли крайних: перевозчики негабаритных грузов вообще виноваты во всех проблемах, в том числе в плохих дорогах. Пе-

ревозчики негабаритных грузов составляют всего 3 % от всех грузоперевозчиков России, и, по ее мнению, все дороги в России они разрушить не могут.

Уже стало доброй традицией конференции одну сессию посвятить освещению реализации крупных проектов уходящего года. Так, Анатолий Ковеза, начальник отдела проектных перевозок CMA CGM Logistics Russia, поделился опытом компании в доставке сверхгабаритных частей порталного крана «ВИТЯЗЬ-М» на русский Север. Задача перевозки была сильно усложнена экстремальным падением глубины на внутренних водных путях России в конце лета 2015 г. Например, такого падения уровня воды в Цимлянском водохранилище, определяющем глубины фарватеров вниз по течению, не было с 1975 г. На некоторых этапах удалось пройти мелководные участки с осадкой судна на ровном киле 2.04 м при разрешённой к проходу не более 2.05 м.

Продолжил тему «низкой воды» - Олег Толочёк, директор ООО «Волга-

Дон-Транссервис». Его компания осуществила успешную транспортную операцию по доставке 2-х реакторов гидроочистки R-501 (масса 227 т) и R-502 (масса 255 т) из Волгодонска, через территорию Украины, на Мозырьский НПЗ (Беларусь). В ходе данной перевозки удалось избежать проблем с украинской стороной, но неожиданный удар был нанесен природой. 18 июля 2015 года пройдя Киевское водохранилище в районе Чернобыля баржебуксирный состав в устье реки Припять первый раз сел на мель. В это самое время стали поступать сообщения об аномальном явлении - резким падением уровня воды в реке Припять. Для проведения спасательной операции по снятию ББС с мели потребовалось привлечь к работе дополнительные буксиры и земснаряд на всём пути следования до места назначения. С этого момента практически началось героическое преодоление 108 км водного пути и 84 перекатов на реке Припять. На некоторых перекатах уровень





воды достигал всего 40 см. На преодоление форс-мажорных обстоятельств понадобилось 98 суток в зоне близкой к Чернобольской АЭС.

Не менее простая задача стояла перед компанией «Instar Projects» - доставить модули котлов утилизаторов для теплоэлектростанций в Ташкенте и Талимарджане (Узбекистан) из Южной Кореи, Вьетнама и Китая. Общий объем груза составил 20 750 м3 и при весе в 7 223 тонны. Александр Шелков, генеральный директор «Instar Projects», в своем докладе особо остановился на этапе автомобильной доставки грузов из портов Актау и Курыка до стройплощадок в Узбекистане. Сухопутная часть маршрута составила 1872 км. Резюме: плохие дороги, отсутствие паспортизации мостовых соору-

жений, неплатежи заказчиков – делают перевозки в этом направлении очень рискованным занятием.

Тему серьезных рисков при перевозке КТГ продолжил в своем выступлении Сергей Овсиенко, гене-

ральный директор «Белуга Проджектс Лоджистик». Одним из знаковых проектов по доставке грузов в район Крайнего Севера стал проект по перевозке 2-х коксовых камер из Испании в Тюмень общим весом почти 1000 тонн. Особым своеобразием отличился маршрут перевозки. Одна и та же несамоходная баржа в сочетании с разными буксирами преодолела около 9000 км от порта Хихон через Северный морской путь, порт Сабетта (Россия) и устье р. Обь до причала в г. Тюмени (Россия).

После таможенного оформления в порту Сабетта груз ожидал длительный и непростой переход по внутренним водным путям из устья Оби по рекам Обь, Иртыш, Тобол и Тура до г. Тюмени. При этом следует отметить, что реки Тобол и Тура исключены из реестра судоходных рек России в связи с низким уровнем воды. То есть судоходство на них возможно только при условии принятия перевозчиком всех рисков на себя. А риск был довольно существенным. Понятно, что уровень реки может

оцениваться только как среднее значение, характер дна везде разный и многое зависит от опыта буксировщиков. Любое касание дна может быть опасным. Тем не менее, практически в последний день высокой воды, 05.09.2014, удалось достичь причала в г. Тюмени и благополучно пришвартоваться. Весь водный путь баржи вместе с грузом с момента выхода из порта Хихон составил 57 дней.

Не случайно особое место конференции 2015 года заняла тема работы в Арктике и на Крайнем Севере. Этот регион благодаря залежам полезных ископаемых и многочисленным проектам по их освоению и переработке остается одним из самых интересных для экспедиторов проектных грузов. В то же время - это самый «проблемный» регион как в плане своей географической удаленности, так и в разрезе инфраструктурной и климатической составляющей. О всех особенностях логистики для арктических проектов в своем докладе рассказал Игорь Кротов, координатор по транспорту компании «SOUTH TAMBEY LNG».



Именно их компания работает над сооружением первого в мире завода LNG, расположенного за Полярным кругом.

Еще одной темой 2015 года стала работа ро-ро линий. Последние несколько лет российские компании все активнее используют возможности паромных линий для перевозки экспортных и импортных грузов. Это неудивительно, ведь это один из самых удобных и доступных способов доставки грузов на большие расстояния. Линии обеспечивают регулярное расписание круглый год, надёжную и быструю перевозку накатных грузов, а также перевозку негабаритных, проектных и генеральных грузов. Скоростные поезда «Ласточка», двухэтажные вагоны для «Аэроэкспресса», ракеты-носители «Союз-СТ» для космодрома в Гвиане - это всего лишь малая толика уникальных грузов, перевезенных с помощью ро-ро линий.

Один из игроков, работающих на этом рынке - STENA LINE. О возможностях доставки негабаритных грузов через порты Прибалтики с помощью судов этой линии рассказал Борис Данилевич, менеджер по логистике.

Другой игрок на этом рынке - Høegh Autoliners, тоже уже не первый год работает с отечественными компаниями. Максим Луконин, руководитель отдела продаж «Хёг Автолайнерс Эдженси Раша», в своем докладе отметил, что, к сожалению, ро-ро сегмент транспортного рынка РФ пострадал не меньше других от текущего спада в экономике. К примеру, импорт строительной техники с января по май текущего года упал на 75% по сравнению с аналогичным периодом годом ранее. В 2012 году



импорт строительной техники в России составил порядка 42000 единиц, при этом в 2015 году текущая тенденция говорит о том, что к концу года мы можем рассчитывать на куда более низкий показатель - всего около 6000 единиц. Значительное сокращение импортного грузопотока, прежде всего, затронуло фидерных (short-sea) перевозчиков, предлагающих сервис на коротком плече из Европы в Россию.

Не впервые на конференции «Heavy Russia»

была затронута тема новых технологий, способных облегчить жизнь перевозчикам особо тяжелых грузов. Так, компания «ИнСпецТехника» презентовала решения для тяжелых и специальных транспортных задач с применением профессиональных гидравлических устройств для подъема грузов ENERPAC. Также особый интерес участников вызвала тема использования современных крепежных систем при перевозке негабаритных грузов. Свои техниче-

ские решения в этой области представила компания «РОМЕК». Также делегаты конференции смогли ознакомиться с возможностями модульных систем и самоходных транспортных средств для перевозки сверхтяжелых грузов компании COMETTO.

Если Вас заинтересовала более подробная информация о конференции - свяжитесь с Оргкомитетом форума по телефону +79263772080 или e-mail: info@ibforum.ru

