

Отправлен первый контейнерный поезд

Эксперимент по отправке груза в Китай новым способом прошел успешно

В октябре в ОАО "Ураласбест" провели эксперимент: часть продукции отправили грузополучателю контейнерным поездом.

Почему возникла такая необходимость, что это дает для предприятия - об этом мы беседуем с начальником отдела внешних перевозок ОАО "Ураласбест" Олегом МИШАНИХИНЫМ.

Как было раньше

- Начнем с истории. В 70-80-е годы продукцию на асбестообогатительной фабрике грузили в контейнеры. Для этого была организована контейнерная площадка, имелся специальный контейнеровоз, который перемещал эти контейнеры. Такая система работала, но давно. Сегодня даже в цехе готовой продукции фабрики единицы сотрудников помнят, как и куда грузили.

Понятно, что со временем погрузчик устарел, его списали. И комбинат полностью перешел на отгрузку асбеста в крытые вагоны.

- Почему в свое время предприятие отказалось от контейнерных перевозок?

- Такая погрузка есть и сейчас, просто не очень масштабная. Некоторые предприятия покупают у нас небольшие объемы - одну-две тонны асбеста. Сами понимаете, использовать для перевозки такого груза целый вагон нет смысла. Поэтому маленькие пятитонные контейнеры приходят на фабрику автотранспортом, и отгрузка малых партий производится в них.

- Но в приоритете все равно остаются крытые вагоны?

- Да. В среднем в месяц с асбофабрики мы отгружаем 500-600 крытых вагонов.

В каждом порядка 60 тонн. И до сегодняшнего дня это всех устраивало.

- До тех пор, пока не появились трудности с поставкой вагонов?

- После реформы РЖД все вагоны, включая крытые, отдали собственникам. И если раньше был один государственный тариф на перевозку, то сейчас каждый собственник выставляет свою цену.

Мы, например, возим асбест в Китай через Забайкальск. И прежде чем туда ехать, собственник вагонов ищет возможность, чтобы обратно они тоже возвратились с грузом. Не всегда это получается. Экспорт в Китай у нас ведется, а продукция из Китая идет контейнерами, промышленных грузов оттуда поступает очень мало. Вот собственник и предлагает нам оплатить обратный порожний пробег вагона. Следовательно стоимость перевозки возрастает. Но есть компании, которые предоставляют нам вагоны по приемлемой цене.

Часть своей продукции на экспорт мы отправляем через порты в Санкт-Петербурге и Новороссийске. Как это происходит? На фабрике мы грузим асбест в крытый вагон. По железной дороге он едет до порта, где груз выгружается в контейнеры. Потом он либо хранится какое-то время в ожидании судна, либо сразу грузится. И уже морским путем следует в пункт назначения.

Доставка - от двери до двери

- Неужели это выгодно? Столько лишних действий, плюс путешествие почти через всю Европу...

- Как это ни парадоксально, но тарифы на некоторые направления настолько высоки, что нам выгоднее увезти груз в Питер, перегрузить в контейнер, а затем, минуя Европу, увезти морем в Китай. Получается огромный крюк, но это выгоднее, чем везти асбест по суше до Забайкальска. К тому же Забайкальская дорога не всегда справляется с объемами груза, идущего со всей страны в Китай, и происходит задержка вагонов в пути следования. Поэтому для экспорта асбеста в Китай мы используем два вида перевозок.

Кроме того, последние шесть-семь лет комбинат рассматривал возможность возобновления контейнерных перевозок. Их

смысл в том, что доставка груза производится от двери до двери - контейнер грузится на предприятии и открывается только у грузополучателя. Однако в такой доставке есть существенный минус - цена. Пока получается, что перевозка в крытом вагоне намного дешевле, чем контейнером.

- То есть вопрос цены - единственная причина, по которой комбинат массово не использует контейнерную отгрузку?

- Конечно. А кто сейчас не считает каждую копейку? Но тем не менее, понимая, что в будущем все же придётся заниматься контейнерными погрузками, в октябре было принято решение организовать пробный контейнерный поезд. Этому предшествовала масса организационных вопросов по прибытию платформ с контейнерами в комбинат. К нам пришла 31 платформа, по два контейнера на каждой.

Немало нюансов возникло при погрузке продукции. Поработать пришлось специалистам цеха готовой продукции асбофабрики и УВЖДТ. Но благодаря их усилиям эксперимент все-таки удался. Поезд был погружен и успешно выведен на станцию.

- Чем привлекательна для предприятия такая доставка, если она обходится дороже?

- Оперативностью. Ведь контейнерный поезд идет до пункта назначения практически без остановок, в пути его ничего не держит и это позволяет ускорить доставку. Также исключаются операции в порту, которые тоже занимают немало времени.

- Можно ли говорить, что контейнерный поезд станет еще одним постоянным видом доставки асбеста в Китай?

- Только в том случае, если это будет экономически выгодно для предприятия. Погрузку крупнотоннажных контейнеров комбинат производить может, и станция Асбест для этой операции готова. Но высокая стоимость контейнерной перевозки по сравнению с крытыми вагонами делает погрузку нерентабельной. Но мы считаем это направление перспективным и будем его использовать.

По весеннему календарю

- Весной и летом текущего года комбинат испытывал проблемы с нехваткой вагонов. Какова ситуация сегодня?

- Проблема такая существовала. Но благодаря активной работе комбината с правительством Свердловской области и Свердловской железной дорогой ее удалось решить. Вагонов у нас достаточно. На фабрике под погрузкой стоит 320 крытых вагонов и 500 полувагонов. В конце ноября мы начали погрузку в счет декабря. Продукцию отгружаем с опережением.

Удалось договориться с собственниками на перспективу, и проблемы с вагонами до весны не предвидятся.

- Нужно ли столько полувагонов сейчас, когда сезон строительства завершился?

- Щебень сейчас не очень востребован, но дальновидные руководители предприятий запас продукции начинают делать зимой. Над этим работает и наш отдел сбыта. Специалисты понимают, что летом, как всегда, вагоны окажутся в дефиците, сложнее будет проехать из-за загруженности железной дороги и ремонтов на путях, потому и стараются завезти больший объем щебня зимой. Такая практика существует уже третий год и оправдывает себя. Те, кто пользуется нашей продукцией и завозит щебень зимой, уже в апреле могут начинать работать в полную силу, имея запас продукции на складе. То есть мы сейчас работаем на весну.

Интервью вели Е. ЛОБОВА.