

«ВСЕ БОЛЬШЕ, ВСЕ ДАЛЬШЕ», ИЛИ ВОПЛОЩЕНИЕ ОБОЗНАЧЕННОГО ДЕВИЗА НА ПРАКТИКЕ

КОНСТАНТИН ЗАКУРДАЕВ ||||| ФОТО КОМПАНИИ SWTRANS

ПОЖАЛУЙ, ЛЮБУЮ АВТОМОБИЛЬНУЮ ПЕРЕВОЗКУ НЕГАБАРИТНЫХ И ТЯЖЕЛОВЕСНЫХ ГРУЗОВ МОЖНО НАЗВАТЬ ПО-СВОЕМУ УНИКАЛЬНОЙ. И ЧЕМ ТЯЖЕЛЕЕ И КРУПНЕЕ ГРУЗ, ЧЕМ ДЛИННЕЕ МАРШРУТ, ТЕМ СЛОЖНЕЕ ЗАДАЧА, СТОЯЩАЯ ПЕРЕД КОМПАНИЕЙ-ПЕРЕВОЗЧИКОМ. ОДНА ИЗ ТАКИХ КОМПАНИЙ, SWTRANS, ВЫДЕЛЯЕТСЯ В ОБЩЕМ РЯДУ БОЛЕЕ ЧЕМ ЗНАЧИТЕЛЬНЫМ ОПЫТОМ РАБОТЫ С САМЫМИ РАЗНЫМИ «НЕГАБАРИТАМИ» И «ТЯЖЕЛОВЕСАМИ», КОТОРЫЕ ЕЙ ПРИХОДИЛОСЬ ДОСТАВЛЯТЬ В САМЫЕ РАЗНЫЕ ТОЧКИ РОССИИ. ПРИЧЕМ НЕ РЕДКО ИЗ ДРУГИХ ГОСУДАРСТВ! НЕДАРОМ КОМПАНИЯ РАБОТАЕТ ПОД ДЕВИЗОМ «ВСЕ БОЛЬШЕ, ВСЕ ДАЛЬШЕ». О ТОМ, БЛАГОДАРЯ ЧЕМУ ЕЕ СПЕЦИАЛИСТАМ УДАЕТСЯ ВОПЛОЩАТЬ ЭТОТ ДЕВИЗ В ЖИЗНЬ, НАШЕМУ ЖУРНАЛУ РАССКАЗАЛ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР SWTRANS **АЛЕКСАНДР ЖИРНОВ**.



АЛЕКСАНДР ЖИРНОВ,
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
SWTRANS

– Александр Сергеевич, как появилась компания? Сразу ли она приступила к перевозкам крупногабаритных и тяжеловесных грузов?

– Первоначально SWTrans создавалась как компания-экспедитор. Но очень быстро мы начали заниматься и осуществлением автоперевозок. Причем сразу же стал заметен интерес наших клиентов именно к до-

ставке грузов, параметры которых превосходят разрешенные для провоза по дорогам общего пользования. В 2003 году компания приобрела свой первый предназначенный для таких грузов «трал» в паре с седельным тягачом. Причем тогда SWTrans еще не могла похвастать сколько-нибудь значительным опытом в подобных перевозках, поэтому, приехав к продавцу и увидев красивый американский «капотник» с американским же специализированным прицепом, мы сразу решили: «Берем!» С этого, собственно, все и началось. И техника в нашем парке появилась самая разная.

– Разнообразие техники – следствие работы с самыми разными нестандартными грузами?

– Да, но не только. Если говорить о марках эксплуатируемых в SWTrans тягачей, то здесь мы регулярно изучаем рынок: смотрим, у которого из производителей появились интересные новинки, сопоставляем их с на-

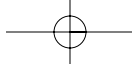
О КОМПАНИИ

Компания SWTrans (www.swtrans.ru) была учреждена в 2001 году как экспедиторская. Заниматься транспортировкой негабаритных и тяжеловесных грузов начала с 2003 года. Осуществляет их доставку как по территории России, так и из других стран, выполняя также такелажные работы, перевалку, проектные грузоперевозки и сопровождение. Кроме того, компания принимает заказы на таможенное оформление грузов в России и Европе, частичную или полную страховку их перевозки. В распоряжении SWTrans – собственная автобаза. Создана до-

черняя компания Mishman, специализирующаяся на транспортировке судов самых разных классов.

Автомобильный парк SWTrans включает тягачи Freightliner, MAN, Renault и Volvo, а также спектр различной специализированной прицепной техники для перевозки негабаритных и тяжеловесных грузов, среди которой есть поистине уникальные по конструкции модели, сделанные по специальному заказу компании. Из последних приобретений – десять новых Renault Kerax и пять новых Renault Premium. Все с колесной формулой 6x4. Незадолго до этого в парке SWTrans появилось десять Renault Lander.





ПЕРЕВОЗКА БУРОВОЙ УСТАНОВКИ: НЕСУЩИЕ БАЛКИ ПРИЦЕПА ПОДДЕРЖИВАЮТ ЕЕ ПОД ДНИЩЕ

шими потребностями и, если что-то нам подходит, нередко принимаем решение о покупке. Поэтому у нас есть и Volvo с двигателями мощностью 540 л.с., и MAN с различными силовыми агрегатами, в том числе и с 640-сильным. Теперь вот сделали ставку на Renault. Хотя, работая с широким спектром автомобильной техники, постепенно приходишь к пониманию, что как не жонглируй марками и моделями, идеальный тягач, видимо, подобрать практически невозможно. Например, у совсем

недавно приобретенных нами Renault Kerax более прочная рама, чем у закупленных чуть раньше Renault Lander, но допустимую нагрузку на «седло» хотелось бы иметь и побольше...

– А что же «американцы»? Ведь Вы сами обмолвились, что первая техника SWTrans была родом из Соединенных Штатов!

– Действительно, у компании в «штате» есть и американские тягачи. Но сейчас, набравшись

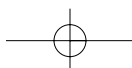
опыта в использовании самой разной автомобильной техники, мы сделали вывод, что для перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов «американцы» не самый подходящий вариант. Во-первых, почти все они капотной компоновки, что не очень хорошо, поскольку при нашей работе ценен каждый сантиметр, на который удается уменьшить длину автопоезда. А здоровенный, выступающий вперед «нос» заокеанского «трака» удлиняет его не то что на сантиметры – на мет-

ры! Во-вторых, ходовую часть предлагаемых в России американских машин разрабатывали исходя совсем не из тех нагрузок, которые выпадают на долю эксплуатируемых у нас автомобилей. Почему? Да потому что, например, Freightliner, используемый в SWTrans, несмотря на свои четыре оси, в прошлом никакой не тягач-тяжеловоз, а самосвал, с которого компания-продавец сняла кузов и установила седельно-сцепное устройство. Естественно, ни его силовой агрегат, ни шасси не рассчитаны на перевозку особо тяжелых грузов. А специально подготовленный для этого американский тягач у нас в стране просто не купишь.

Американские прицепы-тралы тоже не очень для нас подходят. Точнее, всяческую негабаритную сельскохозяйственную или строительную технику на них возить вполне можно и даже весьма удобно. Но вот что-то более тяжелое, а тем более крупное – уже проблематично. Дело в том, что в США, где дороги широкие и прямые, автопоезд-тяжеловоз выглядит совсем не так, как у нас или, скажем, в Европе. Там между тягачом и непосредственно прицепом могут стоять две-три подкатные тележки, а сзади – дополнительный многоосный «флип», а то и два. Причем колеса всего этого прицепного сооружения не поворачиваются и маневренность у столь длинной машины просто ужасна!



ТРАНСПОРТИРОВКА ТАНКОВ НА КИНОСЪЕМОЧНУЮ ПЛОЩАДКУ



С ЯХТОЙ НА ПРИЦЕПЕ

Транспортировка судов – отдельное направление деятельности для тех, кто специализируется на доставке крупногабаритных и тяжеловесных грузов. Заказчикам подобные перевозки, в которых задействован автотранспорт, необходимы главным образом в двух случаях: когда катер или яхту требуется доставить от места изготовления или от прежнего владельца к причалу акватории, где она в дальнейшем будет базироваться, или же если судно идет транзитом через нашу страну. В первом случае использование водных путей могут помешать или холодное время года, или же просто невозможность такого перехода как такового из-за отсутствия требуемых водных артерий; во втором случае невозможен проход судна (даже транзитный) своим ходом через территориальные воды России, поскольку оно, например, плавает под флагом другого государства или же попросту еще не зарегистрировано, в подобных обстоятельствах необходимо получать массу

согласований и разрешений, на фоне чего сложности перевозки по суше выглядят куда меньшим злом.

Для сухопутной транспортировки судов нужны особые по конструкции тралы: катер или яхту на обычном прицепе не повезешь. В чем заключаются особенности их устройства? Высота многих судов превышает 4 м, поэтому, чтобы хоть как-то понизить их размещение на прицепе, его основную часть, на которой непосредственно размещают груз, делают из двух параллельно расположенных балок, в результате чего часть днища судна «проседает» между ними, что делает ниже и общую высоту автопоезда. Причем упомянутые балки изготавливают раздвижными, чтобы они могли «охватывать» корпус самой разной ширины. Катер или яхту ставят на закрепленные на балках вертикальные, регулируемые по высоте ложементы, которые через резиновые опоры поддерживают корпус несколько ниже ватерлинии. Для перевозки различных по габаритам судов требуются и различные по габаритам прицепы.



СУХОПУТНЫЙ РЕЙС СУДНА ИЗ ЧЕБОКСАР В МУРМАНСК



ПОСКОЛЬКУ АВОТПОЕЗД С СУДНОМ НЕ ПРОШЕЛ ПОД НИЗКИМ МОСТОМ, ПРИШЛОСЬ ОПЕРАТИВНО СТРОИТЬ ОБХОДНУЮ ДОРОГУ

– У европейцев к технике для подобных перевозок другой подход?

– Абсолютно другой! Возьмем тот же четырехосный MAN, который использует наша компания. Его рама, подвеска, седельное устройство, двигатель мощностью более 600 л.с., трансмиссия – все изначально проектировалось и делалось для перевозок сверхтяжелых грузов! При этом MAN гораздо компактнее «американца». То же самое и с прицепами – в Европе габаритные ограничения для автопоездов даже строже, чем у нас, не говоря уже о Соединенных Штатах. Так что свои прицепы европейцы делают компактными, маневренными, с большим числом управляемых осей: если автопоезду сложно вписаться в поворот, помощник водителя может встать позади и с помощью переносного пульта управлять колесами задней тележки.

– То есть технику теперь заказываете только у европейских поставщиков?

– А больше в принципе и не у кого. Иногда, конечно, видишь на той или иной выставке оте-

чественную копию какого-нибудь европейского прицепа, но он, во-первых, при тех же габаритах получается значительно тяжелее, иногда с разницей чуть ли не в 10 т, а во-вторых, сделан не столь аккуратно – плохо обработанные сварные швы для российских машиностроителей, надо понимать, обычное дело. Причем цена такого прицепа по сравнению с иноземным оригиналом меньше лишь на чуть-чуть.

А в Европе для SWTrans изготавливают поистине уникальные прицепы! То есть мы не заказываем какой-то стандартный образец, а делаем заказ на такую модель, которая максимально удовлетворяла бы нашим потребностям в перевозках. Причем перевозках не каких-то типовых, а самых различных по габаритам, массе и назначению грузов.

Уникальность получаемых SWTrans из Европы прицепов – в их максимально возможной универсальности. Допустим, мы увидели, что со стороны заказчиков появился реальный спрос на перевозку так называемых «бочек»: турбин, агрегатов для пивной промышленности и прочего негабаритного цилиндри-



ПЕРЕВОЗКА СТРЕЛЫ ВНУТРИЦЕХОВОГО КРАНА ДЛЯ ЗАВОДА «СВЕРСТАЛЬ» ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА В ГОРОД ВЫКСА НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ



ПЕРЕВОЗКА ЭЛЕМЕНТОВ КРЫШИ ДЛЯ ЛЕДОВОГО ДВОРЦА

дического оборудования диаметром от 5 м. Каким должен быть «трал» для их транспортировки? Вместо ровной грузовой платформы, на которую устанавливают традиционные грузы или технику, у него между гуськом и задней колесной тележкой должны быть две продольные, параллельные друг другу, раздвигающиеся в стороны балки, чтобы посадка «заглубленной» между ними транспортируемой «бочки» получа-

лась как можно ниже вне зависимости от ее диаметра. С другой стороны, следует предусмотреть возможность поставить на эти балки так называемый «стол» – ровную площадку для перевозки всего прочего спектра техники или оборудования, это расширит возможности использования прицепа. Если у этой самой техники широкая колея и существенная высота, как, например, у передвижной буровой установки, то обе балки

приходится пропускать под днищем машины, а для этого они должны перемещаться как можно ближе к продольной оси «трала», поворачиваясь к тому же вокруг собственной оси. С целью облегчения заезда техники на «стол» балкам необходимо сопрягаться с гуськом или с колесной тележкой через разъемное гребешковое соединение. Кроме того, чтобы «трал» в порожнем состоянии можно было транспортировать без ка-

ких-либо дополнительных разрешений, то есть чтобы он, не перевозя никакого полезного груза, вписывался в требуемые габариты по длине, его балки должны быть телескопическими: одна часть каждой из них должна перемещаться относительно другой, чтобы можно было когда надо подтянуть, а когда надо отодвинуть заднюю тележку. Естественно, стоимость столь технически сложного прицепа немаленькая.



70 КОЛЛЕГИ И ПАРТНЕРЫ



ПЕРЕВОЗКА «БОЧКИ» ДЛЯ ПИВЗАВОДА ИЗ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА В НОВОСИБИРСК

– Раз применяемые SWTrans прицепы настолько уникальны, то, наверно, отличаются уникальностью и сами перевозки, для которых они применяются?

– Уникальных перевозок сверхтяжелых и крупногабаритных грузов SWTrans выполняет действительно немало. Но надо понимать, что перевозка перевозке рознь. Все их можно разделить, правда, достаточно условно, на несколько типов. Первый – поточные перевозки, то есть доставка из пункта А в пункт Б комбайнов, сеялок, катков, экскаваторов, бульдозеров и прочей негабаритной техники, которой запрещен проезд своим ходом по дорогам общего пользования. Второй тип – перевозки, так сказать, средней сложности. Это доставка всевозможного промышленного оборудования, морских или воздушных судов, одним словом, грузов, значительно превосходящих по габаритам или по массе разрешенные значения. Как правило, такие рейсы осуществляются не из колхоза в колхоз и не от стройки до стройки, а на более продолжительные расстояния. Иногда через всю страну, иногда из-за рубежа. Наконец, третий тип – перевозки повышенной сложности, такие, где без частичного пере-

крытия дорог по пути следования или демонтажа каких-то встречающихся вдоль них незначительных препятствий попросту не обойтись. Отмечу, что SWTrans удалось освоить все из перечисленных типов перевозок. Но главная наша особенность состоит в том, что мы беремся, точнее, мы выполняем в том числе и те из них, которые даже нам самим поначалу кажутся неосуществимыми!

– То есть SWTrans берется доставить такой груз, который не в состоянии перевести ни один другой автоперевозчик?

– Да, такие грузы в нашей практике встречаются даже не часто, а регулярно. Например, недавно компания доставляла из Чебоксар в Мурманск крупную яхту и в одном месте нам самостоятельно пришлось прокладывать дорогу в обход

железнодорожного моста, под который автопоезд не вписался по высоте. В другом случае перевозили элементы каркаса перекрытия стадиона, выполненные из слоеного дерева и потому очень ломкие. В третьем – транспортировали фюзеляж авиалайнера из Подмосквья в Казань. В четвертом – везли для одного из пивзаводов «бочки» диаметром под девять метров. В пятом – отправляли несколько танков Т-34 к месту проведения съемок. В шестом – через несколько городов на завод компании «Северсталь» «тащили» стрелы нескольких внутрицеховых кранов, настолько длинные, что, когда автопоезд поворачивал с одной дороги на другую, ему нередко приходилось полностью перекрывать одну из них от бордюра до бордюра. Более того, SWTrans настолько увлеклась некоторыми из направлений перевозок сверхтяжелых и негабаритных грузов, что по одному из них пришлось создавать отдельную компанию. Эта компания получила название Mishman, ее специализация – перевозка речных и морских катеров и яхт, начиная от сравнительно небольших бескаютных суденышек и заканчивая гигантскими суперяхтами.

И все же уникальной работу SWTrans я бы назвал не столько из-за того, что наши автомобили перевозят иногда просто фантастические грузы. Уникальность эта заключается прежде всего в том, что нам удалось отладить систему, позволяющую осуществлять такие пере-



ПЕРЕГРУЗКА ГРУЗОВ, ПРИБЫВШИХ МОРСКИМ ПУТЕМ ИЗ-ЗА РУБЕЖА, НА АВТОМОБИЛИ

возки в некоторых случаях едва ли не в массовом порядке.

– И что же это за система?

– Я имею в виду логистическую организацию перевозочного процесса, позволяющую не просто доставлять «негабариты», а делать это системно и в больших количествах. Причем независимо от того, где находится точка отправки и точка получения. У нас негабаритные и тяжеловесные грузы сегодня большей частью идут из Европы. В Россию везут значительные объемы всевозможной техники и промышленного оборудования. Естественно, на автомобилях через все границы маршрут их доставки не проложишь. Поэтому обычный международный «транзит» – от зарубежного предприятия-изготовителя или от зарубежного склада до ближайшего морского порта, затем водным транспортом, потом снова автомобильным уже от российского порта и до места назначения. Это только на первый взгляд организация подобных рейсов кажется не слишком сложной. На самом деле надо помнить, о каких грузах идет речь. Ведь приходится выполнять массу подготовительной работы: подробно изучать возможности

дорожной сети и у нас, и за рубежом, получать все необходимые разрешения на проезд автопоездов от соответствующих органов, знакомиться с возможностями порта отправления и порта прибытия (а это приспособленность под погрузку и разгрузку причалов, грузоподъемность кранов, возможности подъездных путей), организовывать таможенное оформление, арендовать флот, обеспечивать загрузку судов так, чтобы встречающие их автомобили вывозили грузы с одного захода... Объединить все эти процессы воедино, увязать их между собой – задача куда более сложная, чем прокладка дороги в объезд слишком низкого моста. Причем надо иметь в виду, что речь идет не о каком-то единичном негабаритном автопоезде: в одном транспортном проекте может быть задействовано до сотни подобных автопоездов!

– И насколько работоспособной оказалась логистическая организация столь массивной перевозки негабаритных грузов на практике?

– Мы научились справляться даже с ситуациями, когда количество перевозимых «негабаритов» исчисляется не десятка-

ми, а сотнями, при этом сроки их доставки сжаты, казалось бы, до совершенно нереальных пределов. Один из наших недавних контрактов предусматривал доставку из Германии и Турции порядка пяти сот негабаритных контейнеров. Точнее, даже не контейнеров, а строительных модулей, из которых в Чебоксарах в рамках национального проекта «Здравоохранение» было принято решение воздвигнуть современнейший многоэтажный медицинский центр. Причем, помимо столь массовой перевозки грузов, которые без специального разрешения по дорогам общего пользования транспортировать нельзя, были у проекта и другие сложности. Во-первых, каждый модуль нужно было подать на строительную площадку в строгой очередности – ведь у него свое индивидуальное место в конструкции здания. Значит, от своевременности подвоза зависело все строительство целиком! Мы вместе со строителями словно в гигантский тетрис играли... Во-вторых, заводы производили 20–25 модулей в сутки, что требовало очень четкой по времени организации их вывоза и отправки. В-третьих, по территории Германии негабаритные грузы можно перево-

КОМЕГИ И ПАРТНЕРЫ 71

зить только ночью, а расстояние от завода до порта составляло около 600 км. Для того чтобы преодолеть такое расстояние, нашим автомобилям требовалось около суток, поэтому пришлось долго убеждать местные власти в безопасности перевозок не только в ночное, но и в дневное время. Определенные сложности были и с организацией четкого графика прибытия судов, графика погрузки-разгрузки... Но мы справились! Более того, выполнили подобный транспортный проект по доставке модулей в Астрахань для аналогичного медицинского центра.

На самом деле в ходе интервью Александр Жирнов привел в пример еще многие другие уникальные перевозки, осуществленные его компанией. Естественно, сколько-нибудь интересно рассказать о них в одной-единственной статье попросту нереально: история каждой из подобных перевозок тянет на отдельный материал! Впрочем, тему транспортировки тяжеловесных и негабаритных грузов мы закрывать не намерены и в будущих номерах обязательно расскажем о самых интересных транспортных проектах, которые реализовала в жизнь компания SWTrans.



ПЕРЕВОЗКА СПЕЦИАЛЬНОЙ ТЕХНИКИ ДЛЯ ТУШЕНИЯ ПОЖАРОВ