



АЛЕКСАНДРА ТВЕРЕЦКАЯ
СПЕЦИАЛИСТ КОМПАНИИ
SWTRANS

ПЕРЕВОЗКА КРУПНОГАБАРИТНЫХ ГРУЗОВ РАЗНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА

В этой статье:

ЧТО ГАРАНТИРУЕТ ДОСТАВКУ ГРУЗА В СОХРАННОСТИ

КАКУЮ ИНФОРМАЦИЮ ЗАПРОСИТ ПЕРЕВОЗЧИК У КЛИЕНТА

КАКИЕ ДОКУМЕНТЫ НУЖНЫ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ КРУПНОГАБАРИТА

Для доставки на различные объекты строительной техники и крупногабаритного оборудования компаниям приходится привлекать перевозчиков, способных взять на себя ответственность за сохранность груза и соблюдение сроков доставки. Безусловно, у заказчика возникает много вопросов. Как клиенту убедиться, что все стадии перевозки проработаны подрядчиком и проект будет реализован полностью? Рассмотрим особенности перевозки крупногабаритного груза автотранспортом, по водным путям и железной дороге

Доставка автомобильным транспортом

Хорошо спланировано – на 50% сделано, или еще понятнее: отсутствие плана – это планирование провала. При перевозке негабаритных грузов это высказывание имеет еще большую цену, так как цена ошибки очень велика. При организации перевозки важно проиграть все нюансы и аспекты в мельчайших деталях, проиграть перевозку заранее, как на компьютерной игре-симуляторе, где можно потрогать и испытать любую деталь наперед.

Наиболее популярный способ перевозки крупногабаритных грузов – автомобильная доставка. Сегодня рынок негабаритных перевозок пестрит предложениями своих услуг, но далеко не все компании обладают необходимыми ресурсами, и зачастую при возникновении затруднительной ситуации реагируют неадекватно и перекладывают все проблемы на заказчика, который уж точно не знает, как разрешить проблему. Существует несколько стандартных показателей, которые смогут гарантировать доставку груза в сохранности. Прежде всего – это подвижной состав, с которым заказчик должен иметь возможность ознакомиться на сайте компании-перевозчика в разделах «Автопарк», «Выполненные проекты».

Также гарантией реализации перевозки на высшем уровне являются непосредственно водители, опыт которых можно оценить во время погрузки, по стажу вождения (в водительских правах). Пожалуй, можно выделить еще один пункт – проверенные маршруты, которые не раз использовались в реализации проектов по перевозке негабаритного оборудования.

Маршрут следования

При заключении договора о перевозке строительного оборудования компания-перевозчик берет на себя ряд стандартных обязательств, в соответствии с которыми груз должен быть доставлен в целостности и сохранности. Также груз должен двигаться в соответствии с утвержденным маршрутом, который разрабатывается специалистами компании и проходит проце-

ду согласования с организациями, в чьем ведении находятся дороги.

Любой проект по перевозке оборудования начинается с подготовительного этапа. Безусловно, все аспекты предварительной работы осветить невозможно, так как все перевозки по-своему уникальны, но основной момент заключается в промере препятствий на дороге в виде путепроводов, мостов и различных сооружений. Промер осуществляется с помощью специальных измерительных приборов. Машина идет по всему маршруту и фиксирует все препятствия, которые потом формируются в специальный документ. Обследование маршрута может занять от 1 дня до нескольких месяцев в зависимости от протяженности маршрута.

При расчете транзитного времени нужно иметь в виду, что в соответствии с правилами о перевозке КТГ груз может передвигаться только в светлое время суток. Во время стоянки авто с крупногабаритным грузом на обочине необходимо также соблюдать все правила ПДД для КТГ. Специально отведенных под КТГ площадок не существует, место стоянки определяется заранее при обследовании маршрута. Самое главное условие при выборе площадки отстоя (ночевки) – груз не должен мешать движению транспорта.

Информация от клиента

На процесс перевозки влияет не только компетентность компании-перевозчика, но и непосредственно сам заказчик. Информация, которая предоставляется им для оформления всех документов, является точкой отправления, а именно:

- адрес погрузки/выгрузки;
- геометрические размеры груза;
- его вес.

Грузовладелец должен указать правдивые габариты груза, которые определяются по край-

При расчете транзитного времени нужно иметь в виду, что в соответствии с правилами о перевозке КТГ груз может передвигаться только в светлое время суток

Документы и разрешения при перевозке

Перевозка любого крупногабаритного груза связана с оформлением определенного пакета документов. Прежде всего должны быть:

- документы на груз (ТТН);
- документы на самоходную технику ПСМ (паспорт самоходной машины) или ПТС (паспорт транспортного средства);
- доверенность на перевозку от собственника груза;
- разрешение на перевозку КТГ.

Доверенность на перевозку оформляется в соответствии с типовой межотраслевой формой № М-2 либо на фирменном бланке собственника техники и заверяется генеральным директором или главным бухгалтером на срок до 30 суток.

Разрешение на перевозку крупногабаритного груза выдается органами ГИБДД на основании согласований с организациями, в чьем ведении находятся дороги, по которым проходит маршрут. Срок действия разрешения указывается в заявлении, исходя из протяженности маршрута, обычно 30–60 суток.

Оформление разрешения является обязательной составляющей любого проекта по перевозке строительной техники, в противном случае отсутствие документов повлечет за собой ряд неприятностей, таких как помещение груза на штрафстоянку до выяснения собственника груза и оформления разрешения. Соответственно сроки доставки могут увеличиться на неопределенное время, а значит, и стоимость перевозки будет возрастать с каждым днем.

Основные правила перевозки таких грузов регулируются Инструкцией по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам Российской Федерации (утвержденной Минтрансом России, МВД России и Федеральной автомобильно-дорожной службой РФ 27 мая 1996 г., с изменениями от 22 января 2004 г.)

ним точкам груза, а также по полному весу (полный вес должен учитывать все навесы, к примеру, противовесы или жидкость). Последствия указания ошибочных технических характеристик груза мы уже затронули в вопросе об информации, которую может запросить перевозчик у клиента. Но хотелось бы еще раз отметить, что неточность в заявленных габаритах создаст трудности не только перевозчику, но и напрямую грузовладельцу. В случае предоставления некорректной информации заказчик рискует создать затруднения, которые в первую очередь коснутся планируемого бюджета на проект.

Приведем пример. В заявленных габаритах груза длина техники 15 м, а по факту 25 м. Компания-перевозчик подает автопоезд под перевозку груза в 15 м. Для решения проблемы исполнитель меняет спецтехнику, соответственно вся выстроенная цепочка разрушается. Необходимо время на замену техники, а груз, к примеру, выгружен в порту, где накапливается приличная сумма за каждый день простоя. Сроки уже выпали из графика, все задействованные лица так же начинают менять свое местоположение, в итоге получаем не четко сла-

женный процесс, а сплошные нервные переживания, инициатором которых был исключительно заказчик.

При ширине груза свыше 3,5 м, согласно ПДД, выделяется машина прикрытия. Ориентировочная цена – 10 руб/км за весь маршрут следования. Необходимости использовать машину прикрытия можно избежать, если поставить груз не горизонтально, а вертикально или под углом. Однако не всегда нужно стремиться сэкономить на перевозке, поскольку это может отрицательно повлиять на результат доставки. Специально подгонять все условия только для того, чтобы сэкономить на перевозке, как правило, дорогостоящего оборудования, не стоит.

При планировании перевозки выбирается тип подвижного состава исходя из следующего:

- маршрут (по равнинной местности, гористой и т. д.);
- технические возможности а/м. Они должны быть максимально приближенными к весогабаритным характеристикам груза. Использовать автопоезд, чьи характеристики выше, чем требуется для перевозки данного груза, экономически не оправдано. Перевозка на автопоезде с меньшими характеристиками угрожает перегрузкой техники и как следствие – аварией или частичным ущербом автопоезду.

Погрузка строительной техники

Строительную технику можно условно разделить на два типа: на гусеничном и колесном ходу. Для тяжелой техники на гусеничном и колесном ходу (тяжелые: дробилки, буровые установки и др.) характерна загрузка самонакатом/самозаездом на полуприцепы, имеющие загрузку спереди («гусь» отстегивается, и площадка полуприцепа опускается непосредственно на землю). Для легкой техники на гусеничном и колесном ходу характерна погрузка самонакатом/самозаездом на полуприцепы, имеющие загрузку сзади посредством аппарелей.

Самозезд техники связан с допустимым углом подъема техники, ее собственным весом, иногда транспортной высотой (погрузочная высота транспортного средства плюс высота груза). Любая самоходная техника имеет свои технические параметры, в том числе и угол подъема, при котором возможно преодоление препятствия. Если строительная техника заезжает своим ходом, на полуприцепе должны быть аппарели (платформы для въезда).

Погрузка краном. В качестве примера можно описать погрузку с помощью мобильного крана.

КСТАТИ

Машина прикрытия обойдется в 10 руб. за каждый километр

В данном случае кран подъезжает близко к грузу (с возможностью раздвинуться, то есть закрепить свое положение). Груз цепляют с помощью строп на крючки и погружают на технику.

Такелажный способ подразумевает проведение погрузочно-разгрузочных работ без использования подъемно-транспортных машин (кранов различных типов), то есть посредством грузовых лебедок, домкратов, элементов съемных-грузозахватных приспособлений (тросов, скоб и т. д.)

Методов погрузки/разгрузки очень много, так как техника имеет различия, и многое может зависеть, например, именно от марки прицепа или тягача. негабаритная техника может требовать как наличия 4–5-осных, так и 3-осных прицепов; модификация тягачей также разнообразна.

Доставка водным транспортом

Общеизвестно, что водный транспорт самый дешевый. Именно поэтому доставка негабаритных и тяжеловесных грузов водным транспортом актуальна. На выбор между автомобильным и водным транспортом влияют: габариты груза, количество грузовых единиц, маршрут (например, в международном сообщении запрещена перевозка груза автомобильным транспортом, если вес автопоезда с грузом превышает 44 т).

В настоящее время на вооружении транспортников имеются современные суда с мощными подъемными механизмами до нескольких тысяч тонн, погружные суда, способные «подныривать» под груз и перевозить грузы массой до 25 тыс. т, баржи различных модификаций.

Нормы и правила, регламентирующие водные перевозки

Основным нормативным документом, регламентирующим правовые аспекты судоходства в РФ, является Кодекс торгового мореплавания – всеобъемлющий свод правил для перевозки грузов в соответствии с законодательством.

Существует также ряд законов, регулирующих различные аспекты международного судоходства:

- Конвенции по охране человеческой жизни на море;
- Конвенция по защите окружающей среды;
- Конвенция о правовом статусе водных бассейнов;
- Унифицированные правила для судовых коносаментов и пр.

Все эти документы имеют непосредственное отношение к безопасности выполняемой грузоперевозки на море. Например, Конвенция по охране человеческой жизни на море будет предъявлять требования по соблюдению целостности конструкций корпуса судна при возникновении нагрузок вследствие размещения на нем негабаритных и тяжеловесных грузов.

Наибольшее влияние на коммерческую составляющую перевозки имеют Унифицированные правила для судовых коносаментов. Есть несколько разновидностей таких правил, но наиболее часто применимые – Гаагские и Гаага-Визби правила от 1924 и 1968 годов соответственно, с последующими изменениями. Нужно учитывать, что в каждой стране есть свои нюансы применения правил. Гаагские и Гаага-Визби правила являются неперменным атрибутом для включения в современные судовые коносаменты и рекомендованы для включения в выпускаемые судовые коносаменты всеми международными морскими организациями. Зоны ответственности грузовладельца (перевозка или третьей стороны) и судовладельца регламентируются в договоре фрахтования.

Юридические нормы и правила накладывают существенный отпечаток на порядок принимаемых решений при организации перевозки, поскольку все проводимые операции имеют повышенный фактор риска. Неправильно оформленные документы в стране отправления могут повлечь за собой задержку транспортировки груза.

Процедура организации и исполнения транспортировки

Получив заявку от клиента, перевозчик должен принять ключевые стратегические решения по выбору типа используемого судна, определить места перегрузки, технологии производства грузовых работ, учесть сезонность навигации.

Выбор типа судна зависит от типа груза, от его количества и габаритов. Например, для перевозки реактора, имеющего 5 м в диаметре, длину 25 м и вес свыше 500 т, требуется специализированное судно-тяжеловоз как минимум с двумя 500-тонными кранами. Только у этого судна днище грузового отсека выдержит такую нагрузку.

Места перегрузки. Основным и самым важным моментом при планировании морской перевозки является выбор пунктов перегрузки грузов, так как морские суда не могут зайти глубоко во внутренние водные пути из-за ограничений по осадкам, проходов под мостами,

КСТАТИ

Погружные суда могут перевозить груз массой до 25 тыс. т

Груз принят в порту – создается складская расписка, груз перегружен на судно – тальманская, груз принят на борт – штурманская расписка, состоялся факт отгрузки – создается коносамент

ограничений администрации государства по пропуску флагов других государств по плаванию во внутренних водах. По внутренним водным путям негабаритные грузы доставляются речными судами и баржами, при этом широкое применение получило использование барж-площадок: они имеют малые осадки, не имеют ограничений по высоте принимаемого груза (так как нет крышек грузовых трюмов), применимы для плавания в узких реках.

Какой порт будет принимать груз, зависит от конечного пункта назначения и графика работы портов. Например, груз идет в Красноярск – скорее всего принимающим будет порт Пермь, а если конечным пунктом назначения является Краснодар, то есть два варианта: порт в Ростове-на-Дону или в Новороссийске. Если проект по перевозке осуществляется в течение двух-трех месяцев, которые выпадают на перевод поздней осени и зимы, нужно учитывать, что в Ростове-на-Дону заканчивается навигация и все грузы направляются в Новороссийск.

Рассмотрим в качестве примера перевозку по внутренним водам. Габариты пивных емкостей, которые нужно было транспортировать, не позволяли осуществить доставку с помощью автомобильного транспорта до пункта назначения. Поэтому перевозка реализовывалась в два этапа: по воде и по суше. На первом этапе – из морского порта Санкт-Петербург до новосибирского порта «Зеленый Мыс» – использовалась баржа-площадка (выбор типа судна был обусловлен габаритами груза – 7 м в диаметре). В порту груз с помощью мобильного крана перегрузили на автопоезд (тягач + прицеп) и доставили до завода «Красный Восток». На этом закончился второй этап. Вся перевозка вместе с подготовкой заняла около месяца.

Технологии. Все стадии перевозки (погрузка, размещение, крепление, перевозка, выгрузка) сопровождаются необходимыми расчетами прочности, нагрузки, действия инерционных сил. Например, одна операция подвешивания груза на гаке (крюке для подъема груза) подразумевает:

- определение порядка подвоза груза с борта судна;
- учет диаграмм вылетов кранов (возможности крана при работе, зависимость грузо-

подъемности крана от вылета стрелы, высоты подъема груза и глубины его опускания);

- расположение мест стропления на грузе;
- определение возможности штабелирования и перевозки на открытой палубе;
- определение положения центра тяжести относительно центра симметрии груза;
- учет ограничений по силе сдвигания на грузе при подъеме, оценка необходимости использования спредеров и балансиров;
- оценка погодных условий при грузовых операциях (скорость ветра, освещенность, осадки). Из-за непогоды погрузку могут отменить до восстановления нормальных условий.

Перечисленные пункты призваны продемонстрировать, как много условий необходимо выполнить для осуществления всего лишь одной операции и каких колоссальных усилий требует комплекс работ, выполняемых при обработке груза в порту. При несоблюдении данных условий есть вероятность серьезного повреждения дорогостоящего груза.

Документы

Основным и конечным документом передачи груза от грузовладельца перевозчику является коносамент. Однако до его появления создаются: тальманская расписка (грузовой документ, удостоверяющий количество груза и его состояние при приеме на судно или сдаче в порту назначения), штурманская расписка (судовой документ, подтверждающий принятие груза к перевозке; отражает факт перехода ответственности за груз с грузоотправителя на судно; является основанием для выписки коносамента). Схематически представить появление документов можно так: груз принят в порту – создается складская расписка, груз перегружен на судно – создается тальманская, груз принят на борт – создается штурманская расписка, произведено товарное движение (состоялся факт отгрузки, таможенного оформления и подтверждение договора перевозки) – создается коносамент.

Также коносамент является и товаросопроводительным документом, так как капитан выдаст груз только в обмен на коносамент. В случае если коносамент, предназначавшийся получателю, не успевает достичь его вовремя, груз может быть выдан под гарантийное письмо отправителя/фрахтователя судовладельцу (так же гарантийным письмом может быть закрыт вопрос об изменении получателя). Коносамент печатается в нескольких экземп-

ГЛОССАРИЙ

Коносамент (от франц. *connaissement*)

Документ, содержащий условия договора морской перевозки

лярах: как минимум один потребует полу-челю, еще один – в банк при совершении платежа за товар, один – судовладельцу. Роль коносамента нельзя недооценивать, именно поэтому вокруг него всегда столько кропотливой работы.

По желанию клиента осуществляется страхование груза. С момента установки груза на судне наступает ответственность перевозчика, однако нужно учитывать тот факт, что не всегда перевозчик напрямую общается с клиентом. Клиент может подписать договорные отношения на водную перевозку именно с судовладельцем, и в этом случае ответственность за груз принимает на себя судовладелец.

В целом можно резюмировать, что при наличии водных путей перевозку на дальние расстояния дешевле совершать водным транспортом. Недостатком является, как правило, длительный срок доставки.

Перевозка по железной дороге

Любая перевозка негабарита и/или тяжеловеса по железной дороге требует отдельного согласования между железными дорогами – участницами перевозочного процесса, другими словами – получения разрешения на перевозку. В зависимости от сложности перевозки и маршрута согласование может занимать до 20 дней и более. Тем не менее иногда пользоваться услугами РЖД экономически оправдано. Железнодорожный транспорт имеет несколько преимуществ:

1. Железные дороги пролегают в труднодоступных для автомобилей и других видов транспорта регионах и иногда являются единственным сообщением.
2. Железнодорожные перевозки регулярны.
3. Большая часть железнодорожных станций оснащена грузоподъемными механизмами, что избавляет потребителя от поиска таковых при планировании доставки груза в тот или иной регион (хотя в случае нестандартных, негабаритных и тяжеловесных перевозок иногда приходится продумывать погрузочно-разгрузочные операции с привлечением дополнительных мощностей).
4. Стоимость перевозки грузов сравнительно невысока.

Предварительное согласование перевозки

Предварительное согласование перевозки, то есть определение ее возможности и способа, а также условий, необходимых для ее осуществления. В зависимости от полноты предостав-

ленных заказчиком данных этот этап может занимать от 1 до 7 дней.

Для проработки перевозки помимо основных характеристик груза (наименование, код груза по ГНГ (Гармонизированной номенклатуре грузов) и ЕТСНГ (Единой тарифно-статистической номенклатуре грузов), вес, габаритные размеры, количество мест и пр.) необходима схема груза в транспортном положении с указанием критических точек. Грузовладелец самостоятельно составляет такую схему или поручает ее составление специалистам компании-перевозчика. По этой схеме определяется индекс негабаритности, который влияет на такие факторы, как стоимость перевозки, маршрут следования, выбор подвижного состава, сроки согласования и пр. Например, наша компания перевозила автокран Demag. При погрузке со снятыми колесами он имеет малую негабаритность (2-я верхняя степень). Груз следует по плану формирования (без изменения маршрута) на универсальной платформе. Сроки согласования небольшие – 7–10 дней. Ставка на перевозку так же не сильно превышает ставку на перевозку габаритного груза.

При предварительном согласовании перевозки негабаритных и тяжеловесных грузов (в том числе и в межгосударственном сообщении) перевозчик оформляет заявку в железнодорожную администрацию и в департамент коммерческой работы в сфере грузовых перевозок. К заявке на предварительное согласование обязательно прилагаются данные о характеристиках заявляемого груза, а также эскизы (чертежи) размещения груза в ж/д подвижном составе, составленные на основе предоставленных грузовладельцем схем груза. Хорошо составленные схемы груза позволят сократить время на разработку схем погрузки и избежать несоответствий между данными, указанными на конечной схеме размещения, и фактическими. В заявке указываются полная информация о предстоящей перевозке: станции отправления/назначения, количество отправок, планируемые сроки отправок.

Предварительное согласование перевозок в межгосударственном сообщении для всех негабаритных и тяжеловесных грузов департамент коммерческой работы выполняет, опираясь на двусторонние соглашения с администрациями железных дорог.

При наличии водных путей перевозку на дальние расстояния дешевле совершать водным транспортом

Любая перевозка негабаритного груза по железной дороге требует отдельного согласования между железными дорогами – участницами перевозочного процесса

Согласование технической документации

Согласование технической документации, а именно – схем и расчетов размещения и крепления негабаритного и тяжеловесного груза на железнодорожном подвижном составе с администрациями железной дороги. Компания-перевозчик должна решить этот вопрос, освободив грузовладельца от дополнительных затрат времени и средств. Все полученные от него данные, а также выполненные на их основе расчеты и схемы проходят согласо-

вание в администрациях и отделениях дорог – участниц перевозки. В зависимости от сложности перевозки на этот этап уходит от 3 до 7 дней. Важную роль играют как характеристики груза, так и направление перевозки, по территориям каких дорог будет пролегать маршрут. Например, грузы с малыми степенями негабаритности согласовываются в течение трех дней. Согласование перевозки грузов с большими степенями негабаритности занимает неделю, а иногда более.

Окончательное согласование

Заключительный этап согласования: отдел специальных перевозок департамента коммерческой работы в сфере грузовых перевозок Управления дороги производит окончательное согласование чертежей и расчетов крепления и размещения грузов. Это занимает от 3 до 7 дней. Подтверждение этого согласования направляется по факсу или телеграммой в адрес железной дороги отправления и на станцию отправления. Если груз верхнегабаритный или перевозка разовая, то в факсе (телеграмме) дополнительно указывается конкретная станция назначения и отдельно – согласованный маршрут перевозки.

Несмотря на то что грузовладелец не принимает участия в этом процессе, компания всегда информирует его об уровне сложности перевозки и об этапах согласования, чтобы этот процесс был максимально прозрачным.

При наличии окончательно согласованной технической документации на перевозку грузов компания-перевозчик за месяц до планируемой даты погрузки представляет заявку на подачу подвижного состава. В зависимости от типа подвижного состава срок может варьироваться: если универсальная платформа может быть

подана за 5–7 дней, то некоторые виды железнодорожных транспортеров необходимо заказывать за 30–40 дней до планируемой даты подачи. Заявка подается начальнику станции отправления и начальнику Департамента коммерческой работы в сфере грузовых перевозок. Заявку может подавать как грузовладелец (на подачу подвижного состава на свое имя), так и перевозчик в случае, если заказчик не имеет лицевого счета на станции отправления или по каким-то иным причинам не может (не желает) выступать отправителем по ж/д станции отправления.

В ответ на поданную заявку Департамент коммерческой работы в сфере грузовых перевозок ОАО «РЖД» (Отдел специальных перевозок) в адрес начальника станции отправления направляет Разрешение на погрузку негабаритных и тяжеловесных грузов на конкретную станцию назначения.

Таким образом, в зависимости от сложности предстоящей перевозки, грузовладелец должен подать заявку на перевозку за 7–10 дней при малой степени негабаритности груза, и за 30–40 дней при отправке сложных грузов больших степеней негабаритности. Чтобы было понятнее: сельхозтехника, перевозимая по железной дороге, обычно относится к категории грузов с малыми степенями негабаритности. Таким образом, для отправки тракторов, бульдозеров и прочие необходимо закладывать 7–10 дней на подготовку документов.

Проверка размещения и крепления грузов

Перед отправкой крупногабаритных грузов комиссия, состоящая из начальника станции или других компетентных лиц, а также представителей пункта технического обслуживания вагонов и дистанции пути проверяет, соответствует ли фактическое размещение и крепление грузов согласованным схемам. Также периодическая проверка размещения и крепления груза обязательно проводится в пути следования ответственными органами железных дорог – участниц перевозочного процесса. При обнаружении различных сдвигов груза, нарушении креплений и пр. вагон с грузом отцепляют от поезда для дальнейшей подробной проверки. В этом случае дорога извещает о происшествии компанию-перевозчика. В зависимости от сложности вопроса компания форсирует его решение удаленно или высылает своих сотрудников на место происшествия. После того как определится виновник, проводятся работы по устранению неисправности.

ВАЖНО

До 10 дней нужно закладывать на подготовку документов на перевозку сельхозтехники