

МЭ**международный
экспедитор**

INTERNATIONAL FORWARDER

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

**16 ТРАНСПОРТ ПРИМЕРЯЕТ
НОВУЮ СТРАТЕГИЮ****26 КАРАВАНЫ XXI ВЕКА СТАРТУЮТ
НА ШЕЛКОВОМ ПУТИ****34 ГРУЗ ВЫЕХАЛ ИЗ ТОЧКИ А: ВАРИАНТЫ
РЕШЕНИЙ ОТ ЧИНОВНИКОВ И БИЗНЕСА****42 ОСОБЫМ ЗОНАМ –
ОСОБЫЙ ПОДХОД**

03/62/2008 >



9 771684 190004 >



НЕГАБАРИТНЫЙ ГРУЗ ВЫЕХАЛ ИЗ ТОЧКИ А: ВАРИАНТЫ РЕШЕНИЙ ОТ ЧИНОВНИКОВ И БИЗНЕСА

стр. 34-39

07

МЭ

№-03 (62) 2008

B

ЕСТЬ ДРОГИ, НЕТ ЛИ ДРОГ... ИНФРАСТРУКТУРА РАЗВИТА ИЛИ ПОЧТИ ОТСУСТВУЕТ... ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО С ДЫРАМИ ИЛИ УЖЕ ЛАТАЕТСЯ... ЭТИ ВОПРОСЫ ОБСУЖДАЮТСЯ НА ФОРУМАХ, КРУГЛЫХ СТОЛАХ И КОНФЕРЕНЦИЯХ, УЧИТЫВАЮТСЯ ПРИ СОСТАВЛЕНИИ ПЛАНОВ И СТРАТЕГИЙ. ЧИНОВНИКАМИ И ЗАКОНОТВОРЦАМИ УЖЕ ОПРЕДЕЛЕНО, ЧТО ДОЛЖНО БЫТЬ СДЕЛАНО В ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ ЧЕРЕЗ ДЕСЯТЬ И ДАЖЕ ДВАДЦАТЬ ЛЕТ. А ПОКА... ТОЛЬКО ЛЮДЯМ ДЕЛА ИЗВЕСТНО, КАК УЖЕ СЕГОДНЯ СДЕЛАТЬ ТУ РАБОТУ, УСЛОВИЯ ДЛЯ КОТОРОЙ СОЗДАДУТ ЛИШЬ ЗАВТРА. ИТАК, ДВА ВЗГЛЯДА НА ОДНИ ПРОБЛЕМЫ.

Текст: Антон ПОПОВ



В Пензе, Астрахани, Чебоксарах, Краснодаре уже строятся, а кое-где принимают пациентов центры высоких медицинских технологий. Теперь даже самые сложные операции стали доступны гражданам, не имеющим возможности лечиться в московских или зарубежных клиниках. Их строительство стало возможным, благодаря применению ноу-хау: строительным материалом послужили модульные блоки, то есть уже готовые к эксплуатации отдельные помещения, которые остаются лишь смонтировать и подключить к коммуникациям. Такие модульные блоки обретают законченный вид на заводе, и доставляются на строительный объект.

Все, казалось бы, просто. Если не учитывать тот факт, что эти модули – негабаритный груз! Размеры готовых блоков: от 7 до 21 метров в длину, 4.4 метра в ширину и 3.93 в высоту. Их количество приближается к четырём сотням. Составление логистических схем всегда дело не простое. Поставка же негабаритного груза, в отличие от простой перевозки, требует особой проработки, навыков, специальных разрешений и документации. Мастер-класс от компании SWTrans.

НЕТ МОЩНОСТЕЙ, ЕСТЬ ВРЕМЯ

ЦИТАТА. Из перечня поручений Президента РФ по итогам заседания (совместное заседание президиума

Госсовета РФ и Морской коллегии при Правительстве РФ. 2 мая 2007 г.):

«Разработать комплекс мер по развитию российских морских портов..., обратив особое внимание на ускоренное развитие инфраструктуры морского транспорта для обеспечения необходимых темпов роста экономики страны; развитие морских портов Мурманск, Усть-Луга, Восточный, Калининград, Новороссийск и специализированных портовых мощностей...»

Заводы по производству медицинских модулей располагаются в Германии и Турции. Из портов Самсун в Турции и Росток в Германии они доставляются в российские порты Санкт-Петербург, Новороссийск и Ростов-на-Дону. В отличие от доставки одной единицы негабаритного груза в условиях региональной перевозки такой масштабный проект усложняется в несколько раз. Этапов логистической цепочки несколько: автомобильный, доставка водным транспортом, пересечение государственной границы и снова автотранспорт. 383 единицы негабаритного груза идут в течение трёх месяцев.

Схема состоит из двух потоков: северного (Росток – Санкт-Петербург – Краснодар) и южного (Самсун – Новороссийск или Ростов-на-Дону – Краснодар). Груз, следующий из Турции, доставляется в порт Новороссийск – самый близкий, относительно пункта назначения.

ЭТАПОВ
ЛОГИСТИЧЕС-
КОЙ ЦЕПОЧКИ
НЕСКОЛЬКО:
АВТОМОБИЛЬ-
НЫЙ, ДОСТАВ-
КА ВОДНЫМ
ТРАНСПОРТОМ,
ПЕРЕСЕЧЕНИЕ
ГОСУДАРСТВЕН-
НОЙ ГРАНИЦЫ
И СНОВА АВТО-
ТРАНСПОРТ.
383 ЕДИНИЦЫ
НЕГАБАРИТНО-
ГО ГРУЗА ИДУТ
В ТЕЧЕНИЕ ТРЕХ
МЕСЯЦЕВ.

чения (170 км до Краснодара). Как известно, Новороссийск принимает львиную долю всех грузов, поступающих в Россию через южную границу. Это его плюс, но в то же время и большой минус. Новороссийский порт постоянно загружен, рабочий график расписан по часам на многие месяцы вперёд. По этой причине приходится использовать порт города Ростов-на-Дону — менее мощный, но более удобный. Из Германии модульные блоки следуют через Балтийское море в порт Санкт-Петербург — «окно в Европу», обеспечивающего большую часть товарооборота между Россией и Европой. Но одно дело — проработка схемы движения на бумаге, а другое — реальная доставка груза по морю.

НЕ ТА ОРИЕНТАЦИЯ

ЦИТАТА. Председатель совета директоров «Ростовский речной порт» Олег ГРЫЗЛОВ (форум «Логистика-2008»):

«На портовых акваториях уже нет достаточных глубин, поскольку за прошедший период сменилось три поколения морских судов. Кроме того, нет и многолетней портовой ориентации на перевалку экспортных грузов, что привело к дефициту портовых мощностей, ориентированных на импортное направление. И, как обычно, слаба организация функционирования и техническая оснащенность таможенных и пограничных органов в пунктах пропуска через государственную границу, что существенным образом сказывается на времени обработки груза».

При выборе порта учитываются два фактора — близость расположения к пункту доставки и наличие свободного причала в нужный отрезок времени. Что представляет собой территория порта в рабочее время? Это десятки фур, которые, ожидая своей погрузки, занимают всё свободное пространство, оставляя лишь узкие коридоры для проезда других машин. Колонны из контейнеров издали напоминают небольшие города. Их постоянное перемещение создаёт сложности для движения. Железнодорожные составы подчас находятся не там, где надо. Но самая большая проблема — тонны разбросанного по всему порту металлического хлама, который не успели вовремя убрать. Неправильно припаркованная фура или старый станок, брошенный посреди проезжей части, бывает, затормаживает погрузку на долгое время. И среди всех этих препятствий колонне автопоезда нужно найти свободное место для проезда и временной остановки.

Когда достигнуто соглашение о времени прибытия судна, согласовано сопровождение машинами ДПС и получены пропуска для проезда техники на необходимый срок, всё это соотносится с режимом работы порта. Разгрузка судна всегда планируется с учётом всех перерывов, которые предусмотрены в порту. Счет идет буквально на минуты! Ведь если погрузка рассчитана на весь день, а из-за возникших неполадок машина не успеет получить свой груз до окончания работ на территории порта, то все договорённости идут насмарку.

ПРОПУСКНАЯ НЕСПОСОБНОСТЬ

ЦИТАТА. Председатель совета директоров «Ростовский речной порт» Олег ГРЫЗЛОВ (форум «Логистика-2008»):

«Сегодня основные портовые мощности подошли к пределу своих пропускных способностей. Это произошло на фоне существенных изменений в составе грузооборота. Поэтому существующие специализированные и универсальные комплексы, построенные в 60-ых годах прошлого века, не удовлетворяют современным потребностям».

Негабаритный груз требует специальной техники, в том числе и погрузочной. Оставшиеся ещё с советских времён портовые краны морально и физически устарели, и, по сути, просто занимают место, выполняя незначительные операции. Их грузоподъёмность равна 50 тоннам, тогда как для работы с негабаритными грузами нужна грузоподъемность до 100 тонн. А значит, вся надежда, как обычно, на зарубежную технику, а именно на мобильные краны.

Организация работы таких кранов выглядит следующим образом: палуба теплохода, на которой располагается груз, и полуприцеп автопоезда должны находиться на максимально близком расстоянии друг к другу. Крану при выполнении погрузо-разгрузочных работ нужно дотягиваться до палубы и полуприцепа с минимальным вылетом стрелы: чем дальше вытянута стрела крана, тем меньше тонн веса могут быть подняты. Поэтому при работе с огромным весом радиус вращения стрелы крана должен быть минимальным. Так что в порту водителям автопоездов приходится показывать всё своё мастерство, чтобы припарковать тягач между контейнерами, стройматериалами и железнодорожным составом. В то же время на расстоянии метра может грузиться другой тягач. В идеальном варианте автопоезду необходимо занять такое место,

▶ ОСТАВШИЕСЯ
ЕЩЁ С СОВЕТ-
СКИХ ВРЕМЁН

ПОРТОВЫЕ
КРАНЫ МОРАЛЬ-
НО И ФИЗИЧЕСКИ
УСТАРЕЛИ, И,
ПО СУТИ, ПРОС-
ТО ЗАНИМАЮТ
МЕСТО, ВЫПОЛ-
НЯЯ НЕЗНАЧИ-
ТЕЛЬНЫЕ ОПЕ-
РАЦИИ.



ГРУЗ ИДЕТ.

чтобы кран доставал до него без потери нужной подъёмной мощности, а портовая команда имела возможность проконтролировать весь этот процесс и установить крепления.

Кстати, о креплении груза. Что касается судна, для этой цели используются почти все доступные способы, вплоть до сварки. Закрепляя груз на площадке полуприцепа, работники порта измеряют расстояния выступов груза относительно полуприцепа до сантиметра. Специальные крепёжные цепи должны буквально приклейти негабаритный груз к подвижному составу, чтобы он не сдвинулся со своего места как в условиях плохого дорожного покрытия, так и в непогоду. Все работы, связанные с погрузкой и разгрузкой, допускаются только со специальными разрешениями, так как большинство механизмов, которые используются в процессе разгрузки, являются опасными производственными объектами.

Но, как говорится, глаза боятся, а работу надо выполнять. Великое дело — простой челове-

ческий фактор! Работники портовой команды, под ответственностью которых идет разгрузка, спокойно проходят под 20-тонным медицинским модулем, зависшим в воздухе, и придают верное направление медленно опускающемуся грузу. Водитель крана постоянно поддерживает связь, даёт указания портовой команде, те, в свою очередь, информируют водителя тягача о наиболее выгодной постановке полуприцепа. И весь процесс контролирует заинтересованное лицо — представитель компании-перевозчика.

КТО ВИДЕЛ ИНФРАСТРУКТУРУ?

ЦИТАТА. Из перечня поручений Президента РФ по итогам заседания (совместное заседания Президиума Госсовета РФ и Морской коллегии при Правительстве РФ. 2 мая 2007 г.):

«Разработать комплекс мер по развитию российских морских портов..., обратив особое внимание на: ...финансирование и ускоренное

| |
|------------------------------------|
| В ПОРТУ |
| ВОДИТЕЛЯМ |
| АВТОПОЕЗДОВ |
| ПРИХОДИТСЯ |
| ПОКАЗЫВАТЬ |
| ВСЁ СВОЁ МАСТЕРСТВО, ЧТОБЫ |
| ПРИПАКОВАТЬ |
| ТЯГАЧ МЕЖДУ |
| КОНТЕЙНЕРАМИ, |
| СТРОЙМАТЕРИАЛАМИ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ |
| СОСТАВОМ. |



ПОД СТРЕЛОЙ.

ритным грузом должна проходить их исключительно в ночное время. И если к утру колонна не сформирована, не готова к движению, то это грозит перевозчикам прибавлением ещё одного дня ожидания. Для беспрепятственного следования колонны негабарита в городах перекрываются дороги, нередко по пути следования приходится поднимать контактно-кабельные сети, высота которых составляет 4,20 метра. В целях безопасности машины сопровождения ДПС убирают все встречные автомобили.

ИЩИТЕ ПОДСТУПЫ

ЦИТАТА. Заместитель министра экономического развития и торговли РФ Андрей ШАРОНОВ (совместное заседание Президиума Госсовета РФ и Морской коллегии при Правительстве РФ. 2 мая 2007 г.):

«На сегодняшний день, и мы это регулярно слышим в Министерстве экономического развития и торговли, порты не справляются с нагрузкой, регулярно объявляются конвенции, когда много составов стоит на подъездах к порту. Особенно это касается крупных портов – С.-Петербург и Новороссийск. И наши грузоотправители терпят убытки.

Габариты тягачей таковы, что зачастую выделенного пространства в порту недостаточно для манёвра транспортных средств. Тот же Новороссийск, выделяющийся среди прочих многими преимуществами, не всегда удовлетворяет перевозчиков подъездными дорогами. На подходах к Петербургскому порту тягачи с самыми длинными модульными блоками проходили повороты практически в притирку к бетонным заборам. За частую ширина необходимого транспортного коридора меньше фактической из-за несанкционированной парковки транспортных средств на проезжей части.

Не будет преувеличением сказать, что успех автоперевозки по большей части зависит от профессионализма водителей. Требуется высокая квалификация и опыт, чтобы управлять тягачом с негабаритным или тяжеловесным грузом. Для многотонного автопоезда высотой в 2 этажа и шириной в 2 дорожные полосы необходима ювелирная точность движения. Ведь войти в поворот обычной городской дороги с грузом длиной 20 метров или пройти под мостом, высота которого превышает высоту груза на считанные сантиметры под силу не каждому водителю. Малейшая выбоина на дорожном покрытии, железно-

→ развитие железнодорожной и автодорожной инфраструктур на ближних и дальних подходах к крупнейшим экспортно-ориентированным портам».

Глобальной проблемой для движения автотранспорта в целом и перевозчиков негабаритных грузов в частности является российская дорога. Если тема качества дорожного покрытия известна каждому уже многие годы, то загруженность дорог стала проблемой сегодняшней. Экономический рост и то самое «удвоение ВВП» дают о себе знать, и дороги просто не готовы к новым объёмам перевозок. В дневное время, даже на широких федеральных трассах, всё меньше места для движения крупных грузов.

В процессе перевозки негабаритного груза безопасность является важнейшим условием. Для обеспечения безопасности движения негабаритного груза существует минимальный набор требований. Если ширина груза превышает 3,5 метра, требуется машина сопровождения, 4 метра – сопровождение машин ДПС. Если высота груза выше 4 метров, то от организатора перевозки требуется полный промер трассы с целью выявления сооружений, которые могут быть повреждены прохождением колонны негабарита. Ведь на пути следования автоколонны могут оказаться мосты, не выдерживающие большого веса, или слишком узкие и низкие арки, через которые негабаритный груз не пройдёт.

Особые проблемы возникают с прохождением крупных городов. По закону колонна с негаба-

► НА ПОДХОДАХ
К ПЕТЕРБУРГ-
СКОМУ ПОРТУ
ТЯГАЧИ С САМЫ-
МИ ДЛИННЫМИ
МОДУЛЬНЫМИ
БЛОКАМИ ПРО-
ХОДИЛИ ПОВО-
РОТЫ ПРАКТИ-
ЧЕСКИ В ПРИТИР-
КУ К БЕТОННЫМ
ЗАБОРАМ.



ОДНА ИЗ 383 ЕДИНИЦ НЕГАБАРИТНОГО ГРУЗА.

дорожный переезд, скопление машин и даже невнимательные водители — всё это может стать реальной угрозой для тягача с негабаритным грузом. Водитель должен не просто пройти такие препятствия, а заранее знать о них, чтобы иметь возможность просчитывать наперед своё движение. Следуя конвоем по 0-15 машин, очень важно, чтобы весь состав водителей был действительно единой командой. Поэтому выбирается старший конвой, чьи указания беспрекословно выполняются остальными. С ним сотрудники ДПС ведут диалог о состоянии трассы и предстоящих препятствиях, а он, в свою очередь, передаёт необходимую информацию колонне.

В НАЧАЛЬНОЙ СТАДИИ ВСЕ ИЗЛЕЧИМО

ЦИТАТА. Председатель комитета по транспорту Государственной Думы РФ Сергей ШИШКАРЕВ (форум «Логистика-2008»):

Уже разработана и сейчас рассматривается в Правительстве и Госдуме Федеральная ежевая программа «Развитие транспортной системы России на 2010-2015 годы». Проект ФЦП предусматривает реализацию комплексных инвестиционных проектов развития транспортной инфраструктуры и технологий. А именно: аэропортов-хабов, морских портов, терминально-логистических систем. Главным координирующим инфраструктурным элементом здесь определены мультико-

дальные терминально-логистические центры и комплексы, одновременно выполняющие функции по перевалке, хранению, сортировке, расфасовке, упаковке и переупаковке грузов. Сегодня работа по созданию сети таких центров, оснащенных современными электронными средствами учета и контроля за движением грузов и транспортных средств, находится в начальной стадии.

С помощью негабаритных перевозок решаются глобальные экономические проблемы: государственные социальные учреждения строятся в короткие сроки, модернизируются заводы, развиваются отрасли промышленности. Области, которые требуют доставки крупных грузов, — это сельское хозяйство, медицина, газовая и нефтяная промышленность, энергетика. Поэтому ужесточение законодательства относительно размеров и веса негабаритных грузов становится серьёзным препятствием для организации перевозки негабарита. Получение огромного количества необходимых документов и согласований, которые предусмотрены законом, затягивают проекты на недопустимо долгие сроки.

Тем не менее дело делается. Благодаря отлаженной схеме доставки медицинских модульных блоков, в Пензе, Астрахани, Чебоксарах и Краснодаре возводятся современные медицинские комплексы. На базе каждого из них планируется выполнять до шести тысяч операций в год.

МЭ

УЖЕСТОЧЕ-
НИЕ ЗАКОНО-
ДАТЕЛЬСТВА
ОТНОСИТЕЛЬНО
РАЗМЕРОВ И
ВЕСА НЕГАБА-
РИТНЫХ ГРУЗОВ
СТАНОВИТСЯ
СЕРЬЁЗНЫМ
ПРЕПЯТСТВИЕМ
ДЛЯ ОРГАНИЗА-
ЦИИ ПЕРЕВОЗКИ
НЕГАБАРИТА.