

АВТОТРАК

№ 6 ИЮЛЬ 2008

ГИБДД и честность

**Космический корабль
«Буран» прибыл
в Германию**

«Солярка» рвется в лидеры

**Truck-Racing: первое
очко Коновалова
в Мисано**



ISSN 1812-5107

08006



9 771812 510001



ЕСЛИ ДЛИННЕЕ ДВАДЦАТИ МЕТРОВ

КОГДА ИЗ-ЗА ПЕРЕВОЗКИ НЕГАБАРИТНЫХ ГРУЗОВ ПЕРЕКРЫВАЮТ ДОРОГУ, МЫ ВОЗМУЩАЕМСЯ. КОНЕЧНО, ВСЕГДА НЕПРИЯТНО ЖДАТЬ И ПРОПУСКАТЬ. ОДНАКО ЧАСТО ГРУЗ, КОТОРЫЙ ПЕРЕВОЗЯТ, ОСТАНАВЛИВАЯ ДВИЖЕНИЕ, ОЧЕНЬ НУЖЕН СТРАНЕ. ЕСЛИ РЕЧЬ ИДЕТ О ТУРБИНЕ ЭЛЕКТРОСТАНЦИИ, ТО, В КОНЕЧНОМ СЧЕТЕ, ЭТО СВЕТ И ТЕПЛО В ДОМАХ, ЭЛЕКТРОЭНЕРГИЯ ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЙ. КОМБАЙНЫ ТРЕБУЮТСЯ СЕЛЬСКОМУ ХОЗЯЙСТВУ, А БУРОВАЯ ВЫШКА НЕОБХОДИМА ДЛЯ ДОБЫЧИ НЕФТИ ИЛИ ГАЗА, КОТОРЫЕ ДЛЯ НАШЕЙ СТРАНЫ – ОСНОВНОЙ ИСТОЧНИК СУЩЕСТВОВАНИЯ. А В ОГРОМНЫХ КОНТЕЙНЕРАХ ВЕЗУТ МОДУЛИ ДЛЯ СБОРКИ МЕДИЦИНСКОГО ЦЕНТРА. ВПРОЧЕМ, ОБ ЭТИХ МОДУЛЯХ И МНОГОМ ДРУГОМ РАЗГОВОР ВПЕРЕДИ.



«НЕГАБАРИТ»

Для того чтобы узнать подробности о перевозках негабаритных грузов, мы обратились к специалистам московской компании SWTrans. Она существует с 2001 г. Сначала фирма занималась экспедиторской деятельностью, а с 2003 г. перевозит негабаритные и тяжеловесные грузы. Офис расположен в Москве, а база – в Подольске, недалеко от столицы. Сегодня SWTrans – одна из крупнейших российских компаний, специализирующихся на таких перевозках.

Следующие несколько абзацев кому-то покажутся скучными, но прежде, чем говорить о транспортировке негабаритов, нужно

раться, какие грузы относятся к этой катего-
 рии негабаритными, тяжеловесными, крупногабарит-
 ными считаются грузы, масса и размеры которых вмес-
 тности транспортного средства превышают следующие
 пределы:

- высота более 4 м;
- длина более 20 м, включая один прицеп (или выступая за заднюю точку габарита транспортного средства более чем на 2 м);
- ширина более 2,55 м (2,6 м – для рефрижераторно-изотермических кузовов);
- масса груза с транспортным средством более

Как же перевозят «негабариты»? Процесс здесь не
 такой, как обычно. Работать по принципу «загрузили –
 поехали» не удастся. Одинаковых объектов почти не сущес-
 твует, каждый имеет свои размеры, массу, количество и
 особые требования по транспортировке. Поэтому
 в каждом случае необходим индивидуальный подход.
 Производственный процесс начинается задолго до
 отгрузки груза. В отличие от обычного автотранс-
 порта, после поступления заказа в ком-
 панию, которые возят негабаритные грузы, не ограни-
 чиваются выбором маршрута, необходим еще процесс



согласования. Прокладка маршрута ведется не по само-
 му короткому пути, а так, чтобы автопоезд прошел под
 мостами и линиями электропередачи, не разрушил до-
 рожное покрытие или эстакады. Приходится учитывать
 не только габаритные размеры, но и нагрузки на оси.

Этап согласования длится дольше, чем непосред-
 ственно перевозка. С получением разрешений возникает





масса проблем. Предположим, груз нужно доставить из петербургского порта в Новосибирск. В этом случае предстоит согласовать маршрут с дорожной службой каждого региона. Поскольку предстоит проехать полстраны, то и разрешений нужно получить немало.

А если требуется преодолеть переезд, то дорожники отсылают к железнодорожникам. А сколько таких переездов на пути в Новосибирск? Иногда очень трудно найти хозяина того или иного объекта. В другом случае одни чиновники отсылают за разрешениями к другим — перестраховываются. Получение разрешительной документации занимает много времени. В простых случаях, если такие вообще бывают, поскольку здесь все случаи непростые, на согласования уходит до семи дней, в более сложных — месяц.



Разрешение на перевозку груза является достаточным условием для перевозки негабаритного или тяжеловесного груза, если его габариты составляют: высота 4 – 4,2 м, ширина 2,55 – 3,5 м, масса вместе с транспортным средством 38–44 т (эта величина в наибольшей степени влияет на стоимость оформления разрешения).

Однако при ширине свыше 3,5 м или длине автопоезда более 24 м необходимо сопровождение автомобилем прикрытия, оборудованным проблесковым маячком оранжевого или желтого цвета. Машина сопровождения необходима и тогда, когда в разрешении записано, что движение через какое-либо искусственное сооружение допускается в одиночном порядке, и в других подобных обстоятельствах.

Иногда требуется эскорт автоинспекции. Перечислим некоторые случаи, когда сопровождение автомобилями ГАИ необходимо:

- ширина транспортного средства превышает 4 м;
- длина автопоезда превышает 30 м;
- транспортное средство при движении вынуждено хотя бы частично занимать полосу встречного движения;

– в процессе перевозки предполагается необходимость оперативного изменения организации движения в целях обеспечения безопасности проезда.

Скорость движения не должна превышать по дорогам 60 км/ч, а по мостовым сооружениям – 15 км/ч.

Если же объект совсем уж большой или чрезвычайно тяжелый, то подготовительный процесс может затянуться. Причем в этом случае по маршруту проезжает специальная бригада, которая промеряет габариты мостов, переездов и т.п. Бывало, что приходилось строить временные объездные дороги. Делают это местные компании, с которыми необходимо заключить договоры.

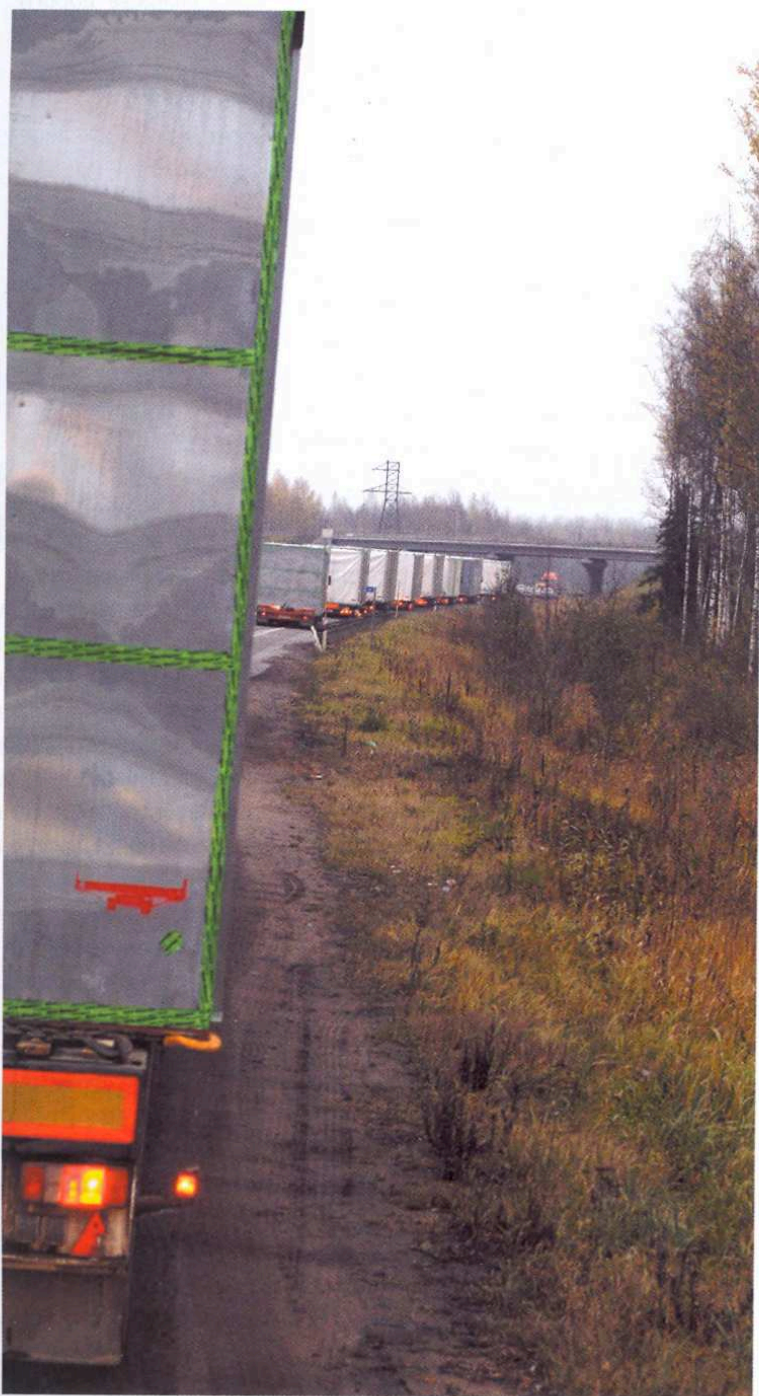
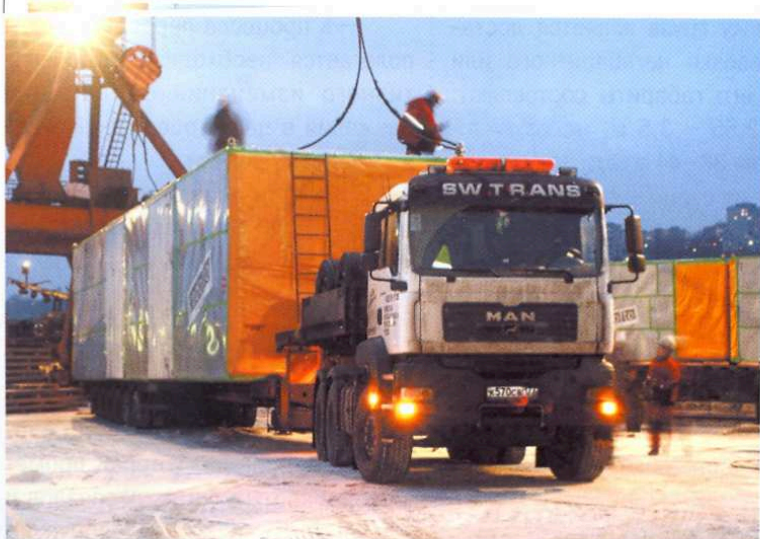
Когда маршрут лежит через город, а груз не проходит под воздушными кабелями освещения или троллейбусными контактными проводами, то местная компания, отвечающая за электрические сети, обесточивает и поднимает их. Разумеется, нужно заранее заключить договор и оплатить работы.

КОНВОЙ

Движение с негабаритными грузами по крупным городам осуществляется только ночью. Небольшие населенные пункты проходят днем, но, разумеется, по возможности их стараются объехать или же двигаться по окраинам. Однако очень многие российские дороги проходят прямо по центральной улице населенного пункта – это всем известно. Поэтому приходится принимать меры безопасности. И в этом помогает ГАИ, оказывая сопровождение негабаритных грузов. Кстати, с этой организацией тоже нужно заключить договор и оплатить ее услуги.

В населенных пунктах, которые проезжают колонны с негабаритными грузами днем, сотрудникам ГАИ приходится перекрывать выезды с боковых улиц. Москвичи привыкли к постоянным запретам, столпотворению и пробкам. А для маленького городка – это целое событие, причем не очень-то приятное. Но иначе нельзя. Это не чья-то прихоть: речь идет о безопасности движения.





Причем вряд ли большая опасность таится в грузе, даже если он несколько выступает за габариты полосы движения. Дело в водителях, преимущественно легковых машин, которые норовят протиснуться между машинами колонны, подрезать тягач при обгоне и т.п. Масса автопоезда, перевозящего негабарит очень велика, соответствует ей и тормозной путь. Если легковая машина резко вклинится в колонну, то тягач не сумеет быстро остановиться. А если вынужден будет тормозить и идущий впереди автопоезд, то легковушка может оказаться между молотом и наковальней. Причем как молот, так и наковальня весом полсотни тонн и раздавят в лепешку.

Вообще, при движении колонна не должна разрываться. Здесь, конечно же, не свадебный кортеж, который тоже нехорошо разрывать, но стоит только появиться просвету, в него начинают забираться посторонние автомобили. О последствиях говорилось в предыдущем абзаце.

Машина ГАИ не просто едет спереди для вида, часто она вынуждена «разгонять» другие автомобили, заставлять их съехать на обочину и остановиться. Представьте себе груз шириной пять метров – это практически две полосы движения. Если учесть количество дорог, где всего одна полоса в одну сторону и одна в другую, можете представить, скольким автомобилям нужно остановиться, чтобы пропустить такой груз.

Следом за машиной ГАИ при движении колонны с негабаритными грузами идет сопровождающий автомобиль компании. Он играет особую роль. Дело в том, что если везти, например, огромные контейнеры, как в случае с модулями для строительства медицинского центра, то дорогу видит лишь первый водитель. У остальных перед глазами только впередиидущий автопоезд и лишь совсем маленький кусочек асфальта. Поэтому в машине сопровождения едет человек, который с дорогой «на ты». Он докладывает с помощью рации об обстановке: ямах, автомобилях у обочины и других препятствиях первому водителю колонны, а тот по цепочке передает информацию остальным.

Назначается и старший конвоя. Кстати, слово «конвой» очень хорошо подходит для данного случая. Стар-

ший обычно едет в первой машине колонны. Бывает, что большие конвои сопровождает и замыкающая машина. Дисциплина в колонне как в армии, только держится она не на нарядах вне очереди, а на чувстве ответственности.

Водители машин в колонне — это настоящие дальнбойщики, но при этом имеющие опыт работы с негабаритными грузами. К сожалению, специалистов такого профиля в учебных заведениях не готовят.

ТЕХНИКА

Теперь несколько слов об автопарке. У компании SWTrans тягачи марок Volvo, Renault, MAN и Mercedes. Автопарк насчитывает 39 собственных автомобилей — это большая величина для специализированной компании. Мощность двигателей тягачей от 500 л.с. и выше. Отечественные автомобили здесь не используют — считают их недостаточно выносливыми для такой





работы. Раньше возили грузы на американских капотных грузовиках, но пришли к выводу, что они тоже не годятся. Посчитали, что они недостаточно выносливые для российских дорог, а главное, имеют очень большие размеры. Действительно, капот и спальный отсек занимают много места. Водителю в машине комфортно, но при перевозке негабаритов порой важен даже сантиметр. Особенно при маневрах в узких местах и разворотах, на городских улицах и при подаче под погрузку или разгрузку. В общем, куда ни посмотри, габариты тягача играют важную роль. Поэтому покупают машины хотя и со спальными местами, но относительно компактные. Все с кабиной над двигателем.

Прицепы специально подобраны для негабаритных перевозок, а некоторые из них сделаны по индивидуальному заказу, чтобы удовлетворить запросы клиентов. Для емкостей и яхт изготавливают специальные приспособления, позволяющие фиксировать округлые грузы.

Часть прицепов — низкорамные. У них высота платформы над осями меньше метра, а в пределах базы — иногда полметра и меньше. Есть и универсальные телескопические. Их базу и соответственно длину можно изменять.

Используются различные модели зарекомендовавших себя европейских марок: Nooteboom, Faymonville, Stokota, Broshius. Российская техника, считают в SWTRANS, оставляет желать лучшего. Качество сборки и весовые характеристики уступают европейским моделям.

Прицепы дорогостоящие: низкорамные платформы стоят больших денег, несравнимых с ценой фурорефрижатора. Вообще, это не тот бизнес, который окупается через месяц-другой.

По словам сотрудников компании, к технике здесь особое отношение — тщательный уход, чтобы в пути не подвела. Вспомнить случаи серьезных поломок или падений грузов не смогли, однако заметили, что до-

вольно часто выходят из строя шины. Поэтому всегда в путь берут запасные.

ГРУЗ

Компания SWTrans перевозит как относительно стандартные грузы, например строительную технику, так и уникальные. Перевозки не поточные — все зависит от спроса. Но без дела в компании не сидят. На фотографиях можно увидеть примеры некоторых операций.

Например, гигантские бочки нужны были пивному заводу. Танк принимал участие в съемках продолжения фильма Н. Михалкова «Утомленные солнцем». Перевозка танка выглядит эффектно, но с точки зрения транспортировки не представляет больших сложностей — габариты и масса относительно невелики, такие же, как у некоторых строительных машин.

Намного сложнее было перевозить упоминавшиеся выше модули для медицинских центров, хотя на вид это просто контейнеры. Дело в том, что они имеют большие габариты — ширина около 5 м, и их очень много. В колоннах было по 28 автопоездов. Контейнеры приходили из Турции и Германии в порты Новороссийска и Петербурга, а оттуда доставлялись в города, где согласно национальному проекту строились федеральные медицинские центры: в Краснодар, Астрахань, Пензу. В каждый город было доставлено примерно по 400 контейнеров. Работа затягивалась на несколько месяцев. Например, в Краснодар грузы перевозили около трех месяцев.

Дальнобойщики, как известно, переговариваются в радиозэфире. Когда везли модули, водители других

машин ехидно спрашивали, что за спичечные коробки везут? Некоторые были очень недовольны затором на дороге. Однако когда узнавали, что груз предназначен для медицинского центра, настроение менялось — все желали удачи.

В послужном списке компании самые разнообразные проекты — перевозка самолетов, яхт, 56-тонного станка и 30-метрового крана (его балка на одной из фотографий). Когда статья готовилась к печати, выполнялся заказ по доставке турбины для ТЭЦ массой 82 т. Увидев такие объекты на дороге, сразу можно понять истинное значение слова «негабарит».

Что касается яхт, то их в последнее время покупают много. Настолько много, что в компании создали дочернюю фирму по их перевозке. В этом деле есть своя специфика. Во-первых, очень большая высота груза, обусловленная наличием мачт и капитанского мостика. Во-вторых, на судне не должно остаться ни царапинки. Кстати, яхты очень дорогие — от 500 тыс. евро до нескольких миллионов.

Впрочем, все перевозимые грузы стоят очень недорого. Поэтому их обязательно страхуют.

Что касается перспектив развития этой сферы автотранспорта, то они благоприятные. Экономика страны растет, хотя, может быть, не так быстро, как бы нам хотелось. Но, тем не менее, строятся новые предприятия, закупается оборудование. Поскольку его не всегда можно перевезти в стандартных контейнерах, будет расти спрос на услуги транспортных компаний, занимающихся негабаритами. ■

Дмитрий ПОСТНИКОВ

