

5 08 (112)

WWW.LOGINFO.RU

ЛОГИНФО

ЖУРНАЛ О ЛОГИСТИКЕ В БИЗНЕСЕ



Таможенное «выбеливание»



Кто будет летать
в российском небе



Аэропорт в Берлине:
из трех - один

ТЕМА
НОМЕРА

ЛОГИСТИКА НА ВЗЛЁТЕ

НЕГАБАРИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ДЛЯ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ

Реализация одного из приоритетных национальных проектов «Здоровье» идет полным ходом, и уже сегодня в таких городах, как: Пенза, Астрахань, Чебоксары и Краснодар – центры высоких медицинских технологий принимают пациентов и помогают людям решать проблемы в области сердечно-сосудистой хирургии, травматологии, ортопедии, эндопротезирования и нейрохирургии. Теперь даже самые сложные операции доступны тем, кто не имеет возможности лечиться в дорогих московских или зарубежных клиниках. Все это стало возможным благодаря компаниям, занимающимся негабаритными перевозками.



Антон Попов
отдел дизайна и рекламы
компания SWTrans

Современные медицинские центры возводятся по новым технологиям, поэтому на строительной площадке нет ни емкостей с цементным раствором, ни кирпичей, ни грузовиков с арматурой. Это модульное строительство, и его особенность заключается в том, что строительным материалом являются модульные блоки, которые представляют собой уже готовые к эксплуатации отдельные помещения медицинского центра с современным оборудованием. Их остается только смонтировать и подключить к коммуникациям.

Из пункта А в пункт Б

Медицинские модульные блоки приобретают свой окончательный вид на заводе, их требуется только доставить на стройплощадку. Все, казалось бы, просто, если не учитывать тот факт, что это – негабаритный груз. Размеры модульных блоков – от 7 до 21 м в длину, 4,4 м в ширину и 3,93 м в высоту, а количество их приближалось к четырем сотням. Поставка негабаритного груза, в отличие от простой перевозки, требует особой проработки, навыков, специальных разрешений и документации. Компания SWTrans выиграла право доставки медицинских модульных блоков на тендерной основе и взяла на себя часть ответственности за успех этого проекта.

Заводы по производству медицинских модулей располагаются в Германии и Турции. Из турецкого порта Самсун и германского Росток они доставлялись в российские порты Санкт-Петербурга, Новороссийска и Ростова-на-Дону. Для реализации такого масштабного и длительного проекта, связанного с огромными расстояниями, требуется идеально четкая и грамотно построенная логистическая схема, которая является гарантией успеха всего предприятия.

Транспортировка модульных блоков, в отличие от перевозки штучного негабаритного груза в регионы, в несколько раз сложнее и затратнее, т.к. доставка осуществлялась двумя видами транспорта: автомобильным и водным. Кроме того, необходимо было, во-первых, установить гибкий временной график с учетом всех непредвиденных обстоятельств, а во-вторых, для пересечения государственной границы получить дополнительные документы и разрешения.

Географическое положение пунктов отправления и назначения диктовало

свои условия. Полной сосредоточенности требовали масштаб и срок доставки: 383 единицы негабаритного груза перевозились в течение трех месяцев. Нужно было предусмотреть, что за такое длительное время погода и техника могут преподнести неожиданные сюрпризы.

Специалисты нашей компании прорабатывали буквально каждый километр пути, т.к. должны были быть соблюдены многие условия: сроки, кратчайшее расстояние, сохранность груза, география маршрута, наличие специальной транспортной техники и многое другое. Схема доставки медицинских модульных блоков состоит из двух направлений: северного (Росток – Санкт-Петербург – Краснодар) и южного (Самсун – Новороссийск или Ростов-на-Дону – Краснодар).

Море

Оптимальные пути следования выбираются с учетом многих факторов. Модульные блоки из Турции доставлялись в порт-гигант Новороссийск – самый близкий относительно пункта назначения (170 км до Краснодара). Он принимает львиную долю всех грузов, поступающих в Россию через южную границу. Это его плюс, но в тоже время и большой минус. Новороссийский порт постоянно загружен, рабочий график расписан по часам на многие месяцы вперед. По этой причине приходится использовать порт Ростова-на-Дону – менее мощный, но более удобный.

Из Германии модульные блоки через Балтийское море поступают в Санкт-Петербург. Этот порт не зря называется окном в Европу: его пропускные мощности обеспечивают большую часть товарооборота между Россией и Европой.



При транспортировке водным путем возникает не меньше проблем, чем при транспортировке сухопутным. Сложности связаны со спецификой судостроения и движения водного транспорта.

В зависимости от времени навигации движение по морям и рекам могут ограничить или полностью прекратить. Правил для капитана написано не меньше, чем для обычного автолюбителя. Корабль не сдвигается с места в шторм и при высоких волнах. Даже мощное судно не выпустят в открытое море, если по документам оно не готово к таким нагрузкам. Рисковать никто не хочет, т.к. погода в любой момент может доставить массу неудобств и повлиять на сроки перевозки.

Транспортировка груза водным транспортом имеет и еще одну сложность. Капитан судна и матросы видят ситуацию по-своему. Одно дело – проработка схемы движения на бумаге, и совсем другое – реальная доставка по морю со всеми возникающими проблемами. Если движение автотранспорта можно контролировать и оказывать необходимую помощь в кратчайшие сроки, то движение теплохода – это забота капитана и его команды. Человеческий фактор, а именно опыт и компетент-

ность управляющего судном, становится на первое место.

Порт

При выборе порта учитываются два фактора: близость расположения к пункту доставки и наличие свободного причала в нужный отрезок времени, на который приходятся все согласования и разрешения. Если запланирован день прибытия теплохода, то именно на эту дату водители получают необходимые пропуска, а специалисты компаний договариваются о сопровождении машинами ДПС. Среди портов выбор небольшой и ограничивается нескользкими крупными российскими городами, инфраструктура которых отвечает всем требованиям современного рынка грузоперевозок.

Негабаритный груз требует специальной портовой техники, в том числе и погрузочной. Оставшиеся еще с советских времен портовые краны морально и физически давно уже устарели и, по сути, просто занимают место, выполняя лишь незначительные операции. Их грузоподъемность равна 40 т, а такая мощность соответствует требованиям разве что 80-х гг. прошло-

*Разгрузка
идет
днём
и ночью.*



го века. Для работы с грузами весом до 100 т, действительно востребованными в настоящее время, используется качественная импортная техника, надежность которой подтверждена мировым опытом.

Работа крана организована следующим образом: палуба теплохода, на которой располагается груз, и полуприцеп автопоезда должны находиться на максимально близком расстоянии друг к другу, чтобы кран, выполняя погрузо-разгрузочные работы, дотягивался до палубы и полуприцепа с минимальным вылетом стрелы. Вылет стрелы непосредственно влияет на грузоподъемность. Чем дальше вытянута стрела крана, тем меньше тонн могут быть подняты. Поэтому при подъеме огромного веса радиус, по которому вращается стрела крана, должен быть минимальным.

Сотрудники порта, отвечающие за идеально четкую разгрузку, проходили под 20-тонным медицинским модулем, зависшим в воздухе, и при спуске старались придать ему верное направление. Водитель крана постоянно поддерживал связь и давал указания портовой команде.

Ход погрузо-разгрузочных работ должен контролировать представитель компании-перевозчика, т.к. при отсутствии заинтересованного лица процесс может существенно затянуться.

Что представляет собой территория порта в рабочее время? Это десятки фур, которые, ожидая погрузки, занимают все свободное пространство, оставляя лишь узкие коридоры для проезда других машин. Колонны контейнеров издали напоминают небольшие города, их постоянное перемещение также создает сложности для движения. Водителям автопоездов приходилось проявлять все свое мастерство, чтобы припарковать тягач между контейнерами, стройматериалами

и железнодорожным составом. Нередко в это же время на расстоянии метра загружался другой тягач. В идеальном варианте автопоезд должен занять такое место, чтобы кран доставал до него без потери нужной подъемной мощности, а портовая команда имела возможность проконтролировать весь процесс и установить крепления.

И самая большая проблема – это тонны разбросанного по всему порту металлического хлама, который не успели вовремя убрать. Среди всех этих препятствий колонне автопоездов нужно найти свободное место для проезда и временной остановки. Неправильно припаркованная фура или станок, брошенный посреди проезжей части, нередко затормаживают погрузку на долгое время.

Габариты тягачей таковы, что зачастую выделенного пространства в порту недостаточно для маневра транспортных средств. Тот же Новороссийск, выделяющийся среди прочих многими преимуществами, не всегда удовлетворяет перевозчиков подъездными дорогами. На подъезде к Петербургскому порту тягачи с самыми длинными модульными блоками проходили повороты впритирку к бетонным заборам. Нередко ширина необходимого транспортного коридора меньше фактической из-за несанкционированной парковки иных транспортных средств на проезжей части. Поэтому нашим сотрудникам приходилось оценивать текущую обстановку на подъезде к порту.

Еще одно немаловажное условие, которое не может остаться незамеченным, – это крепление груза. Что касается судна, то 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 крепежные





Очередной контроль за креплением груза никогда не бывает лишним.

цепи должны буквально приклейт негабаритный груз к подвижному со ставу, чтобы он не сдвинулся со своего места, как в условиях плохого дорожного покрытия, так и в непогоду. **В процессе перевозки безопасность является важнейшим условием.**

Когда оговорено время прибытия судна, согласовано сопровождение машинами ДПС и получены пропуска для проезда техники на необходимый срок, все это соотносится с режимом работы порта. Процесс разгрузки всегда планируется с учетом перерывов, предусмотренных в порту. Если погрузка рассчитана на весь день, а из-за возникших неполадок с техникой пара машин не будет заполнена до окончания работ на территории порта, то договоренности теряют силу. Все приходится начинать заново, а судно простояивает.

Необходимо также учесть, что по закону колонна с негабаритным грузом должна проходить крупные города исключительно в ночное время. Если к утру колонна не сформирована и не готова к движению, то это – еще один день ожидания. Чтобы не возникало таких форс-мажорных обстоятельств, нужно продумать каж-

ую мелочь и постараться учесть все непредвиденные обстоятельства.

Дорога

Для обеспечения безопасности движения негабаритного груза существует определенный набор требований. Если его ширина превышает 3,5 м, то необходима машина сопровождения, 4 м – сопровождение машин ДПС. Если высота груза выше 4 м, то организатор перевозки должен осуществить полный промер трассы с целью выявления сооружений, которые могут быть повреждены колоннами негабарита. На пути следования могут оказаться мосты, которые не выдержат большого веса, или слишком узкие и низкие арки.

Особые проблемы возникают при прохождении крупных городов, где нередко приходится поднимать контактно-кабельные сети, высота которых составляет 4,20 м. Напомню, что средние габариты медицинских модулей 20x4x4. Также в городах перекрываются дороги для беспрепятственного следования автоколонны. Страшно подумать, что будет, если многотонный тягач с прицепом столкнется с другим автомобилем, поэтому машины сопровождения ДПС убирают все встречные автомобили на безопасное расстояние.

Погода – одна из главных помех при доставке груза не только по морю, но и по земле. Туман, густой снег, песчаные бури, частые на юге, могут превратить широкую федеральную трасу в темный коридор, где водителю приходится вести машину вслепую, по приборам.

Перепады температур становятся серьезным испытанием для техники. Это связано с тем, что подавляющее большинство тягачей – европейские марки, рассчитанные на климат и среднюю протяженность маршрута, присущие

европейским перевозкам, которые существенно отличаются от российских. **Импортные машины, зарекомендовавшие себя с лучшей стороны во всем мире, не всегда выдерживает испытания нашей погодой.**

Не будет преувеличением сказать, что успех автоперевозки по большей части зависит от профессионализма водителей. Никто не застрахован от поломок в дороге, но человек с многолетним стажем быстрее справится с решением подобных проблем. Требуется высокая квалификация и опыт, чтобы управлять тягачом с негабаритным или тяжеловесным грузом. Для многотонного автопоезда высотой в два этажа и шириной в две дорожные полосы необходимо исключительно ювелирное управление. Ведь совершить поворот на обычной городской дороге с грузом длиной 20 м или пройти под мостом, высота которого больше высоты груза на считанные сантиметры, под силу не каждому водителю.

Опасными могут оказаться даже такие мелочи, на которые рядовой шофер не обратит внимание. Малейшая выбоина на дорожном покрытии, железнодорожный переезд, скопление машин и даже невнимательные участники движения могут стать реальной угрозой для тягача с негабаритным грузом. Водитель должен не просто преодолеть такие препятствия, а заранее знать о них, чтобы иметь возможность просчитывать движение на несколько ходов вперед. Имея всего несколько часов в сутки для сна, необходимо всегда сохранять бдительность и полный контроль над дорогой. Следя караваном, очень важно, чтобы весь состав водителей был действительно единой командой.

Глобальной проблемой для движения автотранспорта в целом и перевозчиков негабаритных грузов в частности является российская дорога. И дело не



Ювелирная техника прохождения городских улиц.

только в ее качестве, но и во все увеличивающейся загруженности. Экономический рост и то самое удвоение ВВП дают о себе знать: грузов перевозится все больше, а дороги просто не готовы к таким объемам перевозок. В дневное время даже на широких федеральных трассах все меньше места для движения тягачей.

Проекция на социально-экономическую ситуацию

В негабаритных грузах остро нуждаются сельское хозяйство, медицина, газовая и нефтяная промышленность, энергетика, а это, по сути, фундаментальные отрасли российской экономики. И с помощью негабаритных перевозок решаются глобальные проблемы: государственные социальные учреждения, в которых в настоящее время острая необходимость, строятся в короткие сроки, модернизируются заводы, развиваются почти все отрасли промышленности.

В этой ситуации ужесточение законодательства относительно размеров и веса негабаритных грузов становится серьезным препятствием для орга-

*Даже
ночью
колону
негабарита
видно
издалека*



низации их перевозки. Реализация многих крупных проектов может оказаться под угрозой срыва, если оборудование с нестандартным весом или размером будет доставлено не вовремя. Получение огромного количества необходимых документов и согласований, которые предусмотрены законом для осуществления перевозки, затягивают такие проекты на недопустимо долгие сроки. В итоге откладывается не только перевозка, но и строительство или модернизация объекта.

В итоге и страдают от задержек не какие-нибудь транскорпорации или медиахолдинги, оперирующие астрономическими суммами, а рядовые граждане, чей заработок зависит от функционирования объекта, и если он прекращает работу из-за отсутствия необходимого оборудования, доставка которого требует организации перевозки негабаритного груза, то остается только ждать.

Пенза, Чебоксары, Астрахань и Краснодар – и это еще не все города, в которых планируется открыть центры высоких медицинских технологий в рамках национального проекта «Здоровье».

Вместо многогодового строительства из железобетонных конструкций, комплексы возводятся по новым технологиям в течение трех месяцев. Медицинские комплексы рассчитаны в среднем на 165 мест. В них предусмотрены: консультативная поликлиника, приемные отделения для взрослых и детей, операционный блок с пятью залами (планируется выполнять до шести тысяч операций в год), отделения анестезиологии и реанимации, клинико-диагностическая лаборатория.

Благодаря новым технологиям доставка материалов и строительство медицинских центров осуществляется в рекордно короткие сроки. Но нельзя забывать о человеческом факторе, который всегда будет стоять на первом месте. Создание логистических схем, построение графиков, организация процесса доставки, осуществление разгрузочно-погрузочных работ и, конечно же, монтаж – все это заслуга работы огромной команды, благодаря которой медицина стала еще на один шаг доступнее.