



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

2008

№7 [11]  
июль

[www.comauto.su](http://www.comauto.su)

# КОММЕРЧЕСКИЕ АВТОМОБИЛИ



IVECO TRAKKER

САМОСВАЛ,  
СДЕЛАННЫЙ В МИАССЕ

20

МАЗ-5440A9

НОВЫЙ ФЛАГМАН  
МИНСКОГО АВТОЗАВОДА

22

PEUGEOT BOXER

КАК ИЗ ФУРГОНА,  
СДЕЛАЛИ МИКРОАВТОБУС

24

ACMAG'2008

ВЫСТАВКА  
НА ИЗЛЕТЕ БУМА

34

# ЧТО НАМ СТОИТ ДОМ ПОСТРОИТЬ?

АНТОН ПОПОВ, КОМПАНИЯ SWTRANS

**Компания SWTrans завершила крупнейший проект по перевозке нескольких сотен негабаритных медицинских модулей.**

## МЕДИЦИНСКИЙ ЦЕНТР ПО МОДУЛЬНОЙ ТЕХНОЛОГИИ

История этой уникальной транспортной операции берет свое начало в тот момент, когда в рамках приоритетного национального проекта «Здоровье» было принято решение в сжатые сроки возвести в г. Пензе, г. Астрахани, г. Чебоксарах и г. Краснодаре самые передовые центры высоких медицинских технологий, способные помочь российским гражданам решать проблемы в области сердечно-сосудистой хирургии, травматологии, ортопедии, эн-

допротезирования и нейрохирургии. Будучи рассчитанными на одномоментное лечение в среднем 165 больных и на выполнение 6000 операций в год, в них предусмотрены: консультативная поликлиника, приемные отделения для взрослых и детей, операционный блок с пятью залами, отделения анестезиологии и реанимации, а также клинико-диагностическая лаборатория.

Чтобы такие центры появились как можно быстрее, их оружение впервые в России велось по современной модульной технологии, позволяющей сократить сроки строительства

от нескольких лет до трех месяцев. Его особенность заключается в том, что на строительной площадке не встретишь емкостей с цементным раствором, гор кирпичей и грузовиков с арматурой – строительным материалом служат несколько сотен стандартных модульных блоков. Они представляют собой выпускаемые заводом уже готовые к эксплуатации отдельные помещения медицинского центра с современным оборудованием, которые остается только доставить в нужное место, смонтировать и подключить к коммуникациям. Все просто, если не учитывать тот факт,

что любой такой модуль – это негабаритный груз. Его длина составляет от 7 до 21 м, ширина – 4,4 м, высота – 3,93 м, а их общее количество приближается к четырем сотням. Главная сложность заключается в том, что доставка негабаритного груза в отличие от простой перевозки требует особой проработки маршрута и технологии транспортировки, 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.



## ИЗ ПУНКТА А В ПУНКТ Б

Для реализации проекта, в ходе которого значительное число «негабаритов» перемещается на огромные расстояния, потребовалось разработать идеально четкую и грамотно построенную логистическую схему, гарантирующую стопроцентное соблюдение сроков и очередности поступления модулей на строительную площадку.

В отличие от доставки штучного негабаритного груза в условиях региональной перевозки реализация масштабного и длительного проекта по массовой международной перевозке медицинских модулей оказалась многократно сложнее. Хотя бы потому, что к автомобильному этапу перевозки прибавилась перевозка водным транспортом. Пересечение государственной границы вылилось в необходимость получения дополнительных документов и разрешений, а временной график доставки с учетом всех непредвиденных обстоятельств пришлось сделать довольно гибким. Добавим сюда масштаб проекта и значительную продолжительность его реализации: перевозка 383 единиц медицинских модулей расстоялась на долгих три месяца! Мало кто из организаторов сомневался, что за столь длительное время погода и техника могут преподнести неожиданные сюрпризы. Специалисты компании SWTrans проработали буквально каждый километр маршрута движения грузов. Иначе было нельзя, так как требовалось учесть многие условия: сроки перевозки и ее кратчайший путь, сохранность груза, географию маршрута, наличие специальной транспортной техники и многое другое. Схема доставки медицинских модульных блоков включала два направления: северное (Росток – г. Санкт-Петербург – г. Краснодар) и южное (Самсун – г. Новороссийск или г. Ростов-на-Дону – г. Краснодар).

## МОРСКОЙ МАРШРУТ

Заводы по производству медицинских модулей располагаются за рубежом – в Германии и Турции. Чтобы не пересекать множество международных границ и значительно сократить маршрут, пролегающий по дорогам общего пользования, специалистами SWTrans было принято решение осуществлять перевозку с использованием морских



путей. Из турецкого порта Самсун и немецкого порта Росток модули плывли в российские порты Санкт-Петербурга, Новороссийска и Ростова-на-Дону.

Груз, следовавший из Турции, доставляли главным образом в порт-гигант г. Новороссийска – самый близкорасположенный к конечному пункту назначения (170 км до г. Краснодара). Именно сюда приходит львиная доля всех грузов, поступающих в Россию через ее южную границу. Это одновременно и большой плюс, и большой минус: порт постоянно загружен, а его рабочий график расписан по часам на многие месяцы вперед. Поэтому приходилось прибегать к услугам порта в г. Ростове-на-Дону – он менее мощный, но более удобный. Из Германии модульные блоки следовали через Балтийское море

в порт г. Санкт-Петербурга, который не зря называют «окном в Европу»: его пропускные мощности обеспечивают наибольшую часть товарооборота между Россией и европейскими странами.

Стоит отметить, что водная стихия при движении грузов создает не меньше проблем, чем сухопутные дороги. Здесь есть свои сложности, связанные со спецификой конструкции судов и движения водного транспорта, с которыми пришлось разбираться специалистам компании.

Что это за сложности? К примеру, 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. Ведь человек еще не приру-

чили морскую стихию и мало кто из судовладельцев склонен идти на риск, так что погода в любой момент могла доставить массу неудобств и внести свои корректировки в сроки доставки.

Еще одна сложность использования морских путей состоит в том, что капитан и подчиненная ему команда видят и оценивают ситуацию часто совсем не так, как те, кто контролирует перевозку на суше. Если движением автотранспорта можно управлять и оказывать необходимую помощь в кратчайшие сроки, то движение теплохода зависит лишь от капитана и его команды. Получается, что человеческий фактор, а именно опыт и компетентность человека, управляющего судном, в данном случае становится на первое место.

## ПО ПРИБЫТИИ В ПОРТ

При выборе порта учитываются два фактора: близость его расположения к конечному 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 с ДПС о представлении машин сопровождения. Здесь надо оговориться, что выбирать между портами особенно не приходится: их немного и расположены они всего лишь в нескольких крупных российских городах.





Еще один нюанс: погрузка или разгрузка любого негабаритного груза требует специальной техники. Оставшиеся еще с советских времен портовые краны морально и физически давно устарели и, по сути, просто занимают место, выполняя лишь незначительные операции. Их грузоподъемность не превышает 40 т, что соответствует требованиям 80-х годов прошлого века. Для работы с грузами весом до 100 т, которые действительно востребованы в нынешнее время, используется совсем другая погрузочно-разгрузочная техника, импортируемая из-за рубежа и проверенная мировым опытом – речь идет о мобильных кранах.

Организация работы мобильного крана выглядит следующим образом: палуба теплохода, на которой располагается груз, и полуприцеп автопоезда должны находиться на максимально близком расстоянии друг к другу. Кран должен дотягиваться до палубы и полуприцепа с минимальным вылетом стрелы – так обеспечивается его максимальная грузоподъемность. Соответственно, радиус, по которому вращается стрела крана, тоже должен быть минимальным. Но в любом крупном порту в рабочее время яблоко негде упасть, и водителям автопоездов приходится показывать все свое мастерство, чтобы припарковать машину поближе к крану. В то же время на расстоянии какого-то метра может грузиться кто-то еще. В идеаль-

ном варианте автопоезд должен занять такое место, чтобы кран доставал до него без потери максимальной грузоподъемности, а портовая команда беспрепятственно контролировала весь процесс погрузки и имела возможность установить крепления.

Постоянные скрипы и грохот механизмов кранов заставят держаться подальше любого, кто впервые попал на разгрузку негабаритных грузов. Такой человек с удивлением и опаской будет наблюдать, как портовые работники, управляющие данным процессом, спокойно проходят под зависшим на крановой стреле громадным 20-тонным медицинским модулем. Все погрузочно-разгрузочные операции обязательно контролирует представитель компании-перевозчика – опыт показывает, что в отсутствие заинтересованного лица погрузка или разгрузка могут существенно затянуться.

Что представляет собой территория порта в рабочее время? Это десятки фур, которые, ожидая своей погрузки, занимают все свободное пространство, оставляя лишь узкие коридоры для проезда других машин. Многочисленные колонны из контейнеров издали напоминают городские кварталы, их постоянное перемещение также создает сложности для движения автотранспорта. Самая большая проблема – это тонны разбросанного по всему порту металлического хлама,

который по каким-то причинам не успели вовремя убрать. Среди всего этого колонне автопоездов требуется найти свободное место для проезда и временной остановки. Неправильно припаркованная фура или какой-нибудь старый советский станок, брошенный посреди проезжей части, нередко задерживают погрузку на долгое время. Габариты тягачей таковы, что зачастую выделенного пространства в порту недостаточно для их маневрирования. Тот же г. Новороссийск, выделяющийся среди прочих портов многими преимуществами, не всегда удовлетворяет перевозчиков подъездными дорогами. А на подъезде к Петербургскому порту не раз приходилось наблюдать, как тягачи с самыми длинными модульными блоками проходили повороты буквально впритирку с бетонным забором!

Почему? Да потому, что зачастую фактическая ширина необходимого транспортного коридора оказывалась меньше ожидаемой из-за несанкционированной парковки транспортных средств на проезжей части. Поэтому, прежде чем начать движение автопоездов, загруженных прибывшими на судах контейнерами, сотрудникам компаний SWTrans приходилось регулярно оценивать текущую обстановку на подъездах к порту.

Достижение соглашения о времени прибытия судна, согласование сопровождения автопоездов машинами ДПС и получение пропусков для проезда техники

на необходимый срок – все это приходилось соотносить с режимом работы порта, у которого есть свои перерывы. Если погрузка была рассчитана на весь день, а из-за возникших неполадок с техникой пара машин не успевала получить свой груз до окончания работ на портовой территории, то ранее заключенные договоренности были аннулированы – и такое бывало не раз. В результате все приходилось делать заново, а судно простоявало. К этому стоит добавить, что колонна с негабаритным грузом по закону должна проходить крупные города исключительно в ночное время. Если к утру не получалось ее формировать и подготовить к движению, это выливалось в еще один день ожидания. Специалистам компаний приходилось продумывать буквально каждую мелочь в процессах погрузки прибывшего груза и его дальнейшей транспортировки, чтобы не возникало подобных форс-мажорных обстоятельств.

Еще одно немаловажное условие, которое не может остаться незамеченным, – это крепление груза. Во время транспортировки модулей на судах использовались почти все доступные способы, вплоть до сварки. С фиксацией груза на площадке полуприцепа все обстояло сложнее: работникам порта приходилось измерять высоту или ширину выступов контейнеров относительно полуприцепа вплоть до сантиметра! На специальные крепеж-

ные цепи возлагалась задача буквально приклеивать негабаритный груз к подвижному составу, чтобы он не сдвинулся со своего места в условиях плохого дорожного покрытия или из-за непогоды, ведь безопасность – важнейшее условие любого процесса перевозки негабаритных или тяжеловесных грузов.

## ПРОБЛЕМЫ НА ДОРОГАХ

Российские дороги уже давно стали глобальной проблемой для движения автотранспорта в целом и для перевозок негабаритных грузов в частности. Если разговоры о низком качестве дорожного покрытия идут уже давно, то чрезмерная загруженность дорог – тема сравнительно свежая. Экономический рост и то самое «удвоение ВВП» дают о себе знать: дороги просто не готовы к возросшим объемам перевозок и в дневное время даже на широких федеральных трассах остается все меньше места для движения транспорта с крупногабаритными грузами. Но проблема перевозок «негабаритов» по дорогам общего пользования не только в качестве покрытия и чрезвычайной загруженности другим автотранспортом. Есть и еще одна ее сторона.

Для обеспечения безопасности движения негабаритного груза существует определенный перечень требований. Например, если ширина автопоезда превышает 3,5 м, перевозчик должен выделить машину сопровождения, если превышает 4 м – то необходима уже машина сопровождения ДПС. Если высота груза выше 4 м, то не обойтись без полного промера трассы с целью выявления сооружений, которые могут быть повреждены при провозе «негабарита». Ведь на пути следования автоколонны могут оказаться мости, которые не выдержат большого веса, или слишком узкие и низкие арки. Особые проблемы возникают со следованием по дорогам в крупных городах, где нередко приходится поднимать контактно-кабельные сети, высота которых обычно не превышает 4,2 м. Здесь следует напомнить, что средние габариты перевозимых SWTrans медицинских модулей составляли 20x4x4 м, причем к указанной высоте необходимо прибавить высоту полуприцепа. Также в городах приходилось перекрывать проезд по некоторым дорогам для беспрепятственно-

## О КОМПАНИИ

Компания SWTrans ([www.swtrans.ru](http://www.swtrans.ru)) была учреждена в 2001 году как экспедиторская. Транспортировкой негабаритных и тяжеловесных грузов занимается с 2003 года. Осуществляет 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 стра-

ховку их перевозки. В распоряжении SWTrans находится собственная автобаза. Создана дочерняя 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.



го следования колонн. И это оправданная мера: страшно подумать, что может произойти, если многотонный тягач с прицепом столкнется с другим автомобилем. Поэтому машины сопровождения ДПС убирают все встречные транспортные средства на безопасное расстояние от перевозящих груз автопоездов в целях их же безопасности.

Не будет преувеличением сказать, что успех автоперевозки «негабарита» в значительной

мере зависит от профессионализма водителей. Чтобы управлять тягачом с крупногабаритным или тяжеловесным грузом, быстро справляться с возникающими в ходе перевозки поломками и другими сложными ситуациями, от водителей требуется высокая квалификация и опыт. Автопоезд высотой с двухэтажный дом и шириной в две дорожные полосы необходимо водить с ювелирным искусством! Ведь войти в поворот обычной

городской дороги с 20-метровым грузом на полуприцепе или пройти под мостом, высота которого превышает высоту верхней точки закрепленного груза на считанные сантиметры под силу далеко не каждому. Опасность может таиться в таких ве-щах, на которые рядовой водитель даже не обратит внимания. Например, малейшая выбоина в дорожном покрытии, железно-дорожный переезд, скопление машин и даже невнимательность других участников дорожного движения – все это может стать реальной угрозой для тягача с негабаритным грузом. Его водитель должен не просто пройти такие препятствия, а заранее предвидеть их появление, просчитывая движение своего автопоезда на несколько шагов вперед. Имея всего несколько часов в сутки для сна, ему требуется всегда сохранять бдительность и полный контроль над дорогой. Следовать конвоем очень важно, чтобы все водители чувствовали себя единой командой! Как единой командой стал коллектив всех участников этой сложной транспортной операции, без профессионализма и четкой координации работы которых было бы невозможно создать уникальные логистические схемы, построить сложные графики, организовать многоходовой процесс доставки, четко осуществлять разгрузочно-погрузочные работы и монтажные операции. Благодаря слаженной работе специалистов SWTrans и их партнеров, все запланированные медцентры были возведены в рекордно короткие сроки, а значит, медицина для значительной части россиян стала еще на один шаг доступнее.

