

№5 (17) 2008

КОНТЕЙНЕРНЫЙ

WWW.CONTAINERBUSINESS.RU

БИЗНЕС



Здоровые перевозки

«Достойное жилье, качественное образование, доступное медицинское обслуживание и развитое сельское хозяйство — эти сферы определило государство как первоочередные для того, чтобы každодневная жизнь россиян улучшилась». Дмитрий Анатольевич Медведев, Президент Российской Федерации.

Нацпроекты — транспорту
Нацпроекты — со всеми их нюансами — это масштабные программы, которые имеют массу составляющих, в том числе транспортную. Чем в больших масштабах они будут реализовываться, тем больше работы будет в том числе и у компаний, занимающихся контейнерным бизнесом, а также высокотехнологичными перевозками. В качестве подтверждения этой мысли можно привести один из приоритетных национальных проектов «Здоровье», реализация которого полным ходом идет уже сегодня в таких городах как Пенза, Астрахань, Чебоксары и Краснодар. Центры высоких медицинских технологий появляются там, где еще несколько лет назад люди о них и не мечтали. Между тем, строительство подобных медицинских учреждений — не только сложная строительная, медицинская или, например, финансовая задача, но и непростая логистическая.

Особенность строительства такого центра заключается в том, что впервые в России на строительной площадке нет емкостей с цементным раствором, гор кирпичей и грузовиков с арматурой, поскольку теперь это — модульное строительство. Суть его заключается в том, что строительным материалом являющиеся модульные блоки, представляющие собой уже готовые к эксплуатации отдельные помещения медицинского центра с современным оборудованием, которые остаются только

смонтировать на месте и подключить к коммуникациям. Медицинские модульные блоки приобретают свой окончательный вид на заводе, остается только доставить их на стройплощадку. И вот тут начинается самое интересное, поскольку такой груз сложно назвать стандартным. Во-первых, это, естественно, негабаритный груз: размеры модульных блоков — от 7 до 21 метров в длину, 4,4 метра в ширину и 3,93 в высоту, а их количество приближается к четырем сотням. Во-вторых, требуются повышенные меры безопасности и предосторожности. В-третьих, доставка негабаритного груза, в отличие от простой перевозки, требует особой проработки, навыков, специальных решений и документации.

Заводы по производству медицинских модулей располагаются в Германии и Турции. Из портов Самсун в Турции и Росток в Германии они доставляются в порты Санкт-Петербурга, Новороссийска и Ростова-на-Дону. Для реализации проекта с такими огромными расстояниями требуется идеально четкая и грамотно построенная логистическая схема, которая является гарантией успеха всего проекта. В отличие от доставки штучного негабаритного груза в условиях региональной перевозки, такой масштабный и длительный проект усложняется в несколько раз. Например, устанавливается гибкий временной график доставки с учетом всех непредвиденных обстоятельств.



Географическое положение пункта отправления и пункта назначения, масштаб работы и срок перевозки — 383 единицы негабаритного груза доставляются в течение трех месяцев — диктуют свои условия. За время такой длительной перевозки погода и техника могут преподнести неожиданные сюрпризы. Поэтому специалисты компании SWTRANS, работающие по этому проекту, прорабатывают буквально каждый километр маршрута движения грузов, так как должны быть соблюдены многие условия: сроки, кратчайший путь доставки, 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. Так, груз, следующий из Турции, доставляется в порт Новороссийска, который 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 вперед. По этой причине приходится использовать порт Ростова-на-Дону — менее мощный, но более удобный. Из

Германии модульные блоки следуют через Балтийское море в порт Санкт-Петербурга. Его пропускные мощности обеспечивают большую часть товарооборота между Россией и Европой. Казалось бы, ничего сложного. Однако водный путь имеет не меньше проблем, чем любая другая дорога. Здесь есть свои сложности, связанные 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 побольше, чем для обычного автолюбителя. Корабль не сдвинется с места в шторм и при высоких волнах. Даже мощное судно не выпускают в открытое море, если по документам оно не готово к таким нагрузкам. Рисковать никто не хочет. Человек еще не приручил стихию, и погода в любой момент может доставить массу неудобств и повлиять на сроки доставки. Перевозка груза водным транспортом имеет одну сложность: капитан судна и команда матросов видят ситуацию по-своему, а транспортная компания — по-своему. Одно дело — это

проработка схемы движения на бумаге, а другое — это реальная доставка груза по морю со всеми возникающими проблемами. Если движение автотранспорта можно контролировать и оказывать необходимую помощь в кратчайшие сроки, то движение судна — это забота капитана и его команды. Человеческий фактор, а именно опыт и компетентность человека, управляющего судном, находится на первом месте.

Порт

С точки зрения негабаритных грузов выбор портов в России не так велик, как кажется. При выборе порта учитываются два фактора — это близость к пункту доставки и наличие свободного причала в нужный отрезок времени, на который приходится все согласования и разрешения. Если запланирован день прибытия судна, то именно на эту дату водители получают необходимые пропуска, а специалисты компании договариваются о сопровождении машинами ДПС. Когда достигнуто соглашение о времени прибытия судна, согласовано сопровождение машинами ДПС и получены

пропуска для проезда техники на необходимый срок, все это соотносится с режимом работы порта. Рабочий процесс разгрузки судна всегда планируется с учетом всех перерывов, которые предусмотрены в порту. Если погрузка рассчитана на весь день, а из-за возникших неполадок с техникой пара машин не успеет получить свой груз до окончания работ на территории порта, то все договоренности идут насмарку. Все приходится делать заново, а судно простаивает. К этому стоит прибавить тот факт, что колонна с негабаритным грузом по закону 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-мажоров, специалисты компании продумывают каждую мелочь и учитывают все непредвиденные обстоятельства.

Негабаритный груз требует специальной техники, в том числе и погрузочной. Оставшиеся еще с советских времен портовые краны морально и физически давно уже устарели, и по сути, просто



ГАЙДЕ
СТРАХОВАЯ КОМПАНИЯ

страхование КОНТЕЙНЕРОВ по мировым стандартам

эл. почта: cargo@guideh.com
 телефон: (812) 312-88-86
 факс: (812) 713-14-46

www.guideh.com



занимают место, выполняя лишь незначительные операции. Их грузоподъемность равна 40 тоннам, а такая мощность соответствует требованиям разве что 80-х годов прошлого века. Для работы с грузами весом до 100 тонн, которые действительно востребованы сегодня, используется качественная импортная техника, а именно — мобильные краны, надежность которых подтверждена мировым опытом. Организация работы такого крана выглядит следующим образом: палуба теплохода, на которой располагается груз, и полуприцеп автопоезда должны находиться на максимально близком расстоянии друг от друга. Кран, выполняя погрузо-разгрузочные работы, должен дотягиваться до палубы и полуприцепа с минимальным вылетом стрелы. Вылет стрелы непосредственно влияет на грузоподъемность. Чем дальше вытянута стрела крана, тем меньше тонн веса могут быть подняты, поэтому, работая с огромным весом, радиус, по которому вращается стрела крана, должен быть минимальным. В порту в рабочее время яблоку негде упасть. Водителям автопоездов приходится показывать все свое мастерство, чтобы припарковать тягач между контейнерами, стройматериалами и железнодорожным составом. В то же время на расстоянии метра может грузиться 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 этот процесс и установить крепление.

Что представляет собой территория порта в рабочее время?

Это десятки фуры, которые, ожидая погрузки, занимают все свободное пространство, оставляя лишь узкие коридоры для проезда других машин. Колонны из контейнеров издали напоминают небольшие города, их постоянное перемещение так же создает сложности для движения. 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 старый, советский станок, брошенный посреди проезжей части, нередко затормаживают погрузку на долгое время. Постоянный скрип и грохот механизмов крана заставит человека, впервые попавшего на разгрузку негабаритного груза, держаться подальше от происходящей работы. А работники порта, ответственные за идеально четкую разгрузку, спокойно проходят под 20-тонным медицинским модулем, зависшим в воздухе, и придают верное направление медленно опускающемуся грузу. Водитель крана постоянно на связи и дает указания портовой команде. Весь этот процесс должен контролировать представитель компании-перевозчика, так как без заинтересованного лица погрузка может существенно затянуться.

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 Петер-

бургскому порту тягачи с самыми длинными модульными блоками проходили повороты впритирку к бетонным заборам. Зачастую ширина необходимого транспортного коридора меньше фактической из-за несанкционированной парковки иных транспортных средств на проезжей части, поэтому сотрудникам компании-экспедитора приходится 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 цепи должны буквально приклеить негабаритный груз к подвижному составу, чтобы он не сдвинулся со своего места как в условиях плохого дорожного покрытия, так и в непогоду. В процессе перевозки негабаритного груза безопасность является важнейшим условием.

Дорога

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. На пути следования автоколонны могут оказаться мосты, которые не выдержат большого веса, или слишком узкие и низкие арки. Особые проблемы возникают с прохождением крупных городов, где нередко приходится поднимать контактно-кабельные сети, высота которых составляет 4,2 метра. Напомним, что средние габариты медицинских модулей — 20х4х4. Также в городах перекрываются дороги для беспрепятственного следования колонны негабарита. Страшно подумать, что будет, если многотонный тягач с прицепом столкнется с другим автомобилем, поэтому машины сопровождения ДПС убирают все встречные автомобили

на безопасное расстояние от колонны негабарита в целях их же безопасности.

Не будет преувеличением сказать, что успех автоперевозки по большей части зависит от профессионализма водителей. Никто не застрахован от поломок в дороге, но для человека с многолетним опытом перевозок негабаритного груза решение многих проблем — минутное дело. Требуется высокая квалификация и опыт, чтобы управлять тягачом с негабаритным или тяжеловесным грузом, ведь для многотонного автопоезда высотой в два этажа и шириной в две дорожные полосы необходима ювелирная точность: 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. Опасность может таиться в таких вещах, на которые рядовой водитель даже не обратит внимания. Малейшая выбоина на дорожном покрытии, железнодорожный переезд, скопление машин и даже невнимательные водители — все 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 свое движение на несколько шагов вперед. Имея всего несколько часов в сутки для сна, водитель всегда сохраняет бдительность и полный контроль над дорогой. При следовании конвоем 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. Если тема качества дорожного покрытия известна каждому, то загруженность дорог стала новостью. Экономический рост и то самое «удвоение ВВП» дают о себе знать. В дневное время, даже на широких федеральных трассах, все меньше места для движения крупных грузов. Во все концы нашей необъятной родины перемещаются различные грузы, а дороги просто не готовы к таким объемам перевозок. Конкуренция возрастает, появляется много молодых компаний. В такой ситуации только стабильная и качественная работа, которой до-

вольны клиенты, позволит компании, занимающейся негабаритными перевозками, сохранить свое доброе имя и быть на шаг впереди всех.

Вместо эпилога

С помощью негабаритных перевозок решаются глобальные проблемы: государственные социальные учреждения, в которых ныне острая необходимость, строятся в короткие сроки, модернизируются заводы, развиваются почти все отрасли промышленности. Ужесточение законодательства относительно размеров и веса негабаритных грузов становится серьезным препятствием для организации перевозки негабарита. При этом для многих крупных проектов важной составляющей их стабильного функционирования является оборудование с нестандартным весом или размером. Получение огромного количества необходимых документов и согласований, которые предусмотрены законом для осуществления перевозки, затягивают такие проекты на недопустимо долгие сроки. В итоге перевозка откладывается. Откладывается строительство или модернизация объекта. Отрасли, которые требуют доставки таких грузов, — сельское хозяйство, медицина, газовая и нефтяная промышленность, энергетика, — это, по сути, фундаментальные отрасли российской экономики. И страдают от задержек не какие-нибудь

транснациональные корпорации или холдинги, оперирующие астрономическими суммами, а рядовые граждане, чей заработок и рабочее место зависят от работы конкретного предприятия. Нужно ли государству, чтобы условия жизни граждан ухудшались из-за того, что важное производство прекращает работу лишь по причине отсутствия необходимого оборудования, доставка которого требует организации перевозки негабаритного груза? Тем более недопустимо усложнять и затруднять реализацию важнейших национальных проектов, от которых зависит благополучие и здоровье сотен тысяч людей.

Вместо многолетнего строительства из железобетонных конструкций медицинские комплексы нацпроекта «Здоровье» возводятся по новым технологиям в течение трех месяцев. Медицинские комплексы рассчитаны в среднем на 165 мест. На базе каждого медицинского комплекса могут выполняться до шести тысяч операций в год. Таким образом, благодаря созданию грамотных логистических схем, совершенной организации процесса доставки, работе огромной команды, жителям России становится доступнее современная медицина. Но следить за реализацией нацпроекта «Здоровье» и способствовать ей нужно на всех этапах. В том числе и на кажущемся простым и несложным этапе транспортировки. 

