

Круглый стол
ведущих
специалистов
отрасли

Перевозка крупногабаритных и тяжеловесных грузов



«Востокмонтажмеханизация»

Установка и ввод в эксплуатацию в готовом виде агрегатов, имеющих большие размеры и массу, сокращает издержки и экономит время заказчика. Производственные мощности при этом резко увеличиваются, снижается себестоимость продукции и быстрее возвращаются инвестиции. Вместе с тем перевозка крупногабаритного тяжеловесного изделия на большие расстояния сопряжена со значительными трудностями и, как правило, требует длительной подготовки проекта, иногда создания или реконструкции объектов транспортной инфраструктуры и, конечно использования специальных транспортных средств. Мы попросили ответить на некоторые вопросы профессионалов своего дела, которые реализуют эти сложнейшие проекты.

Итак, сегодня у нас в гостях: Константин Воронцов, генеральный директор ООО «ПИК-Транспорт»; Валерий Корниенко, директор ООО «Трак-Сервис»; Геннадий Розе, генеральный директор АО «Востокмонтажмеханизация».

■ Какими были основные тренды российского рынка тяжеловесных и негабаритных перевозок в 2018 г., и какие перспективы в этой сфере ожидают нас в 2019 г.?

К. Воронцов, «ПИК-Транспорт»: Понятно, что все наши проекты связаны с масштабными стройками, то есть с теми, которые ведутся в рамках госпрограмм. Это можно назвать трендом 2018 года. Основным событием года

стало завершение строительства Крымского моста. Автомобильную часть моста открыли, а для железнодорожной части техника в таком большом количестве уже не требуется, и соответственно ее оттуда перебрасывали. Кроме того, техника поступала из поселка Сабетта (ЯНАО) в г. Свободный Амурской области через Архангельск (буровые для строящегося Амурского ГПЗ). В 2019 г. реализация крупных проектов будет

продолжена. Планируется допоставка техники на Амурский ГПЗ. По другую сторону Обской губы от Ямала начнет разворачиваться строительство второй очереди проекта по производству СПГ. Туда тоже потребуется техника, которая пойдет сначала по воде на Сабетту, а из Сабетты паромом на Гыданский п-ов.

В. Корниенко, «Трак-Сервис»: Мне кажется, что 2018 год был не совсем показатель-



ным. Сроки выполнения множества проектов смещались. Большой отпечаток на грузоперевозки наложил Чемпионат мира по футболу, т. к. за полтора месяца до начала и в течение всего чемпионата, а это еще 1,5–2 месяца, существовал ряд ограничений на перевозки крупногабаритного оборудования по дорогам РФ в целом. Таким образом, 3 месяца из 12-ти были, можно сказать, потерянными. Ввиду этого ряд проектов не успели реализовать в период навигации 2018 г., и некоторые были перенесены на навигацию 2019 г. Если говорить о трендах, то не все заводы развивались и обновлялись, много оборудования оказалось не готово. Поэтому, на мой взгляд, 2018 год был не самым лучшим. Мы ожидаем, что 2019 год будет намного интереснее.

Г. Розе, «Востокмонтажмеханизация»: По существу, на Южном Урале в 2018 г. завершилась реализация проектов в отрасли электроэнергетики. Это строительство Южноуральской, Троицкой, Челябинской ГРЭС и ТЭЦ-1, Верхнетагильской ГРЭС. Таким образом, все масштабные проекты в нашем регионе завершились в 2018 г. В 2019 г. мы планируем работу на двух объектах. Во-первых, планируется активная поставка КТГ на стройплощадку нового горно-обогатительного комбината вблизи г. Челябинска, во-вторых, будут

проводятся мероприятия по подготовке Челябинска к саммиту стран ШОС и БРИКС, который должен состояться в 2020 г. В рамках этих мероприятий также запланированы работы, связанные с перевозкой тяжело-

ском спецприцепе – платформе Faumonville. У нас есть специальные адаптеры, с помощью которых можно перейти с твердых осей на ось Faumonville. Оси Faumonville в это время были задействованы

ской Республики и местной администрации за оказанную поддержку.

В. Корниенко, «Трак-Сервис»: В прошлом году мы перевозили сборочную линию завода по производству автомобилей китайской компании Haval из порта Коломны в Московской области в г. Новомосковск Тульской области. Проект состоял из 15 единиц тяжеловесного оборудования весом от 65 до 145 т. Мы занимались этой перевозкой в период проведения Чемпионата мира по футболу, используя окна между матчами. Маршрут был протяженностью порядка 400 км. При обследовании выявили много проблемных участков с неудовлетворительным состоянием мостовых сооружений.

Маршрут трижды менялся. Сначала планировалась перевозка из Москвы, но затем мы поменяли пункт перевалки на Коломну. Использовались модульные платформы Goldhofer и низкорамный полуприцеп Nooteboom для транспортировки грузов высотой выше 4 м. Мы перевезли 4 парогенератора в сборе, то есть 4 единицы весом 339 т каждая, которые были изготовлены на площадке Волгодонского филиала «Атоммаш» для строящегося энергоблока индийской АЭС «Куданкулам». На двух платформах Goldhofer с параллельной стыковкой было по 12 осей. Маршрут проходил в черте г. Волгодонска, от ворот «Атоммаша» до специализированного причала на Цимлянском водохранилище. Далее парогенераторы пошли по воде до Санкт-Петербурга.

Оттуда вместе с другим оборудованием груз отправился морем в Индию. Это был один из приоритетных проектов компании «Росатом», реализованных в прошлом году.

Кроме того, занимались транспортировкой оборудования для химической промышленности в адрес ПАО «Мегафракс» в г. Губаха Пермского края. Там сейчас идет строительство нового комплекса «Аммиак-карбамид-меламин». Мы перевозили крупногабаритное оборудование. Два груза массой по 230 т были доставлены от железнодорожной станции Углеральская до территории строительной площадки по горной местности с использованием модульных платформ Goldhofer и балластных тягачей Mercedes-Benz Actros. Общий вес автопоезда составил около 400 т.

Также в конце года состоялась мультимодальная перевозка частей колонны дебутанизации длиной 45,7 м, шириной 4,3 м массой более 120 т с сборкой в промежуточной точке и последующей транспортировкой в собранном виде на модульных платформах Goldhofer до площадки хранения на территории ПАО «Татнефть».

Г. Розе, «Востокмонтажмеханизация»: Прежде чем перейти к проектам 2018 г., остановлюсь на уникальной перевозке рабочих колес, изготовленных на ПАО «Силовые машины» в Санкт-Петербурге, которую мы совершили в 2017 г. Два рабочих колеса диаметром 8,7 м и весом по 270 т каждое были завезены в машинный зал Красноярской ГЭС из Красноярского речного порта. А уже в 2018 г. были планово демонтированы



«Трак-Сервис»

весных и негабаритных грузов. Это элементы мостов, эстакад и крупногабаритные металлоконструкции. На объектах черной металлургии намечается масштабная реконструкция экологических объектов.

■ Расскажите о ваших самых значимых проектах 2018 года.

К. Воронцов, «ПИК-Транспорт»: Один из таких проектов – доставка барабана для печи из порта Ростова на Чирч-Юртовский цементный завод в Чеченскую республику в рамках его реконструкции. Диаметр барабана – 5200 мм, длина около 18 м. Везли на твер-

для перевозки емкостного оборудования из Усть-Кута на одно из месторождений. Поэтому под этот проект был собран полуприцеп на твердых осях. Мы занимались подготовкой к проекту полгода, включая обследование маршрута и согласование.

Летом, пока мы передвигались по степи, было очень жарко, до 50 °С. В процессе транспортировки на КПП между Дагестаном и Чеченской республикой пришлось перестраивать навес, потому что груз не проходил по высоте. Кроме того, приходилось поднимать электросети. При реализации проекта нам оказывали содействие, и мы благодарны властям Чечен-



«ПИК-Транспорт»

аналогичные колеса, которые эксплуатировались ранее, но немного меньшего размера. Мы их вывезли нашим транспортным средством в составе автопоезда MAN 41680 с колесной формулой 8х6 и десяти осевых линий SCHEUERLE KAMAG K25 обратно в речной порт.

На Магнитогорском металлургическом комбинате в 2018 г. было смонтировано 12000 т металлоконструкций грузоподъемными механизмами нашей компании. Что касается негабаритного оборудования, наиболее значимой была доставка оборудования из Санкт-Петербурга массой 120 т, которую осуществила подрядная логистическая компания. Наша задача была переместить его со складского хранения в зону монтажа. Кроме этого в прошлом году регулярно перевозилась дорожно-строительная и карьерная техника весом до 140 т.

■ Ветроэнергетика – относительно новое направление на рынке негабаритных перевозок. Как вы оцениваете потенциал перевозки компонентов ветрогенераторов в российских условиях, учитывая растущие требования к локализации их производства в России?

К. Воронцов, «ПИК-Транспорт»: У государства на этот счет есть большие планы. Несколько ветропарков будет создаваться в рамках инвестиционных проектов с участием АО «ВетроОГК» (входит в «Росатом»), ряд тендеров выиграла компания «Энел Россия», технологическим партнером которой выступает Siemens. Не очень ясен

«Трак-Сервис»



смысл разворачивания ветропарков в России, но, как я понимаю, это общемировой тренд, в рамках которого появляется возможность развить определенные отрасли промышленности. При наличии «политической воли» потенциал у ветроэнергетики довольно большой. Для нас, как для перевозчиков, данное направление достаточно интересно, хотя это сложная работа, связанная с большой длиной и размерами. Если гондолы и части колонн – это не проблема, то для перевозки лопастей длиной порядка 60 м нужен соответствующий подвижной парк со специальной оснасткой.

В. Корниенко, «Трак-Сервис»: Ветроиндустрия – достаточно новое направление на

рынке крупногабаритных перевозок и логистики в целом. Я считаю, что в России недостаточно необходимой техники для перевозки элементов и частей ветряных установок, потому что сейчас современные лопасти имеют стандартную длину от 55 до 65 м. Таким образом, для их перевозки нужны достаточно длинные прицепы. Их в России, насколько я знаю, почти нет, один или два прицепа на всю страну. Если говорить про перевозку башен, то для этого необходимы прицепы типа Euro с низкорамными рабочими площадками, раздвигающимися и удлиняющимися за счет дополнительных хребтовых вставок. Надо учитывать и количество осей. Сама конструкция доста-

точно тяжелая, что влияет на осевую нагрузку.

Если говорить о высокотехнологичной технике, на которой можно перевозить это все, то она имеется в нашей стране в ограниченном количестве. Строительство ветропарков происходит в разных географических зонах с учетом климата и ветров. От мест производства проекты перевозятся на расстоянии от 100 до 300 км, поэтому не существует никаких ограничений для реализации таких контрактов. Это не сверхтяжелые перевозки, которые требуют какой-то специальной подготовки, усиления мостов и т. д.

Г. Розе, «Востокмонтажмеханизация»: Я очень внимательно изучал эту тему, так как счи-

«ПИК-Транспорт»



таю, что она перспективна и актуальна как для России в целом, так и для Южного Урала конкретно. У нас есть южные территории, где в силу географического положения присутствуют оптимальные потоки ветра. Это подтверждается данными датчиков, установленных на вышках сотовой связи для изучения направления и силы ветра. Я думаю, что в обозримом будущем будет рассматриваться вопрос установки ветрогенераторов на Южном Урале. Что касается потенциала перевозки силами нашего предприятия и с помощью транспортных средств, которыми мы располагаем, то сегодня мы готовы к выполнению этой задачи независимо от того, будут ли это элементы, поставляемые из Китая и Европы, либо они будут производиться на

нении компаний – перевозчиков крупногабаритных и тяжеловесных грузов? Какие функции, по вашему мнению, должна выполнять такая организация?

К. Воронцов, «ПИК-Транспорт»: Понятно, что государство не может разговаривать с каждым перевозчиком отдельно. В любом случае диалог ведется или с общественной организацией, или с профессиональным объединением, как и в других сферах деятельности. Задача такой организации – отстаивать наши интересы. Мы входим в национальную ассоциацию грузового автомобильного транспорта «Грузавтотранс», но это не единственное подобное объединение. Сейчас их существует несколько. Основной во-

поднимали этот вопрос еще несколько лет назад. Эта идея была нам интересна, мы прорабатывали различные варианты, как это можно реализовать. Последние три года я к этой теме не возвращался. Если разделить рынок перевозок на сегменты, такие как перевозка пищевых продуктов, перевозка наливных нефтепродуктов, сыпучих грузов и негабаритных грузов, то доля негабаритных грузов окажется наименьшей по количеству участников. Всех крупных перевозчиков негабарита можно пересчитать по пальцам в нашей стране. Ввиду того, что между всеми игроками присутствует конкуренция, вряд ли получится системно и полноценно представлять наши общие интересы одним блоком. И не все

единение необходимо. Наша деятельность сейчас настолько за-adminистрирована, что требуется решение массы проблем. Мы могли бы в составе этого профессионального объединения обсуждать назревшие вопросы и, что очень важно и никогда на практике не делалось, попытаться привлечь к работе в этом объединении заказчиков.

Существует глубочайшее заблуждение, что транспортные средства, перевоза негабаритные тяжеловесные грузы, разрушают дорожное покрытие, а их владельцы являются основными виновниками этого. Надо понимать, что каждая отдельная перевозка – это отдельная тема. Мы все располагаем многоосными колесными транспортными средствами, которые на самом

«Востокмонтажмеханизация»



территории России с учетом требований к локализации. Это касается секций башен и гондол.

А вот что касается лопастей, то для их перевозки необходимо уникальное транспортное средство с максимальной длиной раздвижения до 70 м, то есть от 50 до 70 м. Я изучал вопрос приобретения такой техники у производителей, но сегодня не очень понятно, какие перспективы у этого направления в ближайшем будущем. Вероятность нашего участия здесь велика, а вот в европейской части России уже нет, так как там есть свои перевозчики с большим потенциалом.

■ Актуально ли для вас участие в некоммерческом профессиональном объеди-

прос состоит в том, что надо менять законодательную базу, которая не соответствует настоящему положению дел, настолько сейчас все зарегламентировано и зажато. Нужно некоторое время, чтобы определить, какое из профессиональных объединений компаний – перевозчиков крупногабаритных и тяжеловесных грузов окажется наиболее жизнеспособным и сможет в дальнейшем наиболее эффективно отстаивать наши общие интересы.

В. Корниенко, «Трак-Сервис»: Некоторые существующие организации не могут являться примером, так как созданы для лоббирования интересов узкого круга участников, которые за ними стоят. Дело в том, что мы неоднократно

готовы в это инвестировать. Я считаю, что это не нужно многим участникам этого сегмента рынка и не все готовы работать по правилам.

Г. Розе, «Востокмонтажмеханизация»: В целом я эту идею поддерживаю. Перевозка негабаритных грузов – это небольшой сегмент экономики России, который в общем объеме автотранспортных перевозок невелик. Его доля занимает 2–3%, не более. Но мое твердое убеждение состоит в том, что значимость этих работ очень велика. Перевозка негабарита, кстати, сегодня соответствует требованиям Правительства России к промышленной и к строительной отраслям, касающимся повышения производительности труда. В связи с этим, безусловно, объ-

деле создают незначительное давление на дорожное покрытие. И если случается превышение, то оно минимальное. И нигде не обсуждается то, что перевозка грузов происходит не по инициативе перевозчика, а в связи с обоснованной экономической необходимостью. Более того, заказчики оплачивают эти дорогостоящие услуги. Поэтому для демонстрации значимости этого направления заказчики тоже должны подключаться и доказывать, что мы рискуем откатиться назад на десятилетия в организации работ, если речь идет о промышленном строительстве.

Только имея способность и возможность перемещать грузы максимальной комплектности, то есть когда имеется все необ-



ходимое оборудование: механическое, гидравлическое, смонтированная электроника, можно эффективно решать задачи по обновлению производственных мощностей. В качестве примера можно привести поставку газовых генераторов, паровых и газовых турбин фирмы Siemens в электроэнергетике: собрали по принципу Lego и запустили станцию. В этой истории очень важно то, что качество готового изделия обеспечивается в заводских условиях компании производителя, а не на стройплощадке, где не всегда есть условия для ввода оборудования в эксплуатацию с высочайшими показателями надежности.

■ На территории России действуют десятки морских портов и более сотни речных. Каков их потенциал, с точки зрения мультимодальных перевозок КТГ?

К. Воронцов, «ПИК-Транспорт»: В С.-Петербурге по своему местоположению наиболее подходит для перевалки комплекс «Бронка». Порт Усть-Луга менее удобен. «Петролеспорт» находится в центре города, поэтому и выход, и вход в него проблематичны. На южном направлении перевалка в основном происходит в Ростовском морском порту. Там, по крайней мере, можно и выгрузить, и перегрузить, и выйти на трассу. Порт Новороссийск не соответству-

ет современным требованиям, предъявляемым к перевалке КТГ, так как находится в черте города и существующая дорожная сеть не позволяет нормально выходить с грузом из порта.

В. Корниенко, «Трак-Сервис»: Как правило, порты, которые располагают соответствующей инфраструктурой для приема тяжеловесных и негабаритных грузов, включая краны большой грузоподъемности и оборудованные причалы, относятся к крупнейшим (Санкт-Петербург, Новороссийск). Все остальные не оборудованы в достаточной степени и не приспособлены для мультимодальных перевалок. Тем не менее есть варианты: строительство причалов, использовать Ro-Ro и т. д.

Г. Розе, «Востокмонтажмеханизация»: Южный Урал (Челябинская, Свердловская, Курганская области), к большому сожалению, не имеет водных транспортных артерий, хотя я твердо уверен, что наличие воды – это колоссальная экономия и дополнительные возможности для перевозки, потому что на воде значительно меньше ограничений по габаритам и т. д. Из опыта работы: в период 2003–2005 гг. из порта г. Уфы на р. Дема мы перевозили оборудование для строительства завода по ликвидации химического оружия в г. Щучье Курганской обл. общим весом более 1200 т. Порт

имел слабую инфраструктуру и недостаточное техническое вооружение. Там был всего один кран грузоподъемностью 100 т.

Еще из недостатков можно отметить стесненные условия для выполнения погрузочных работ и расположение в городской черте, что затрудняет вывоз КТГ из-за наличия контактных сетей городского электротранспорта. Кроме этого есть опыт вывоза оборудования из речного порта г. Перми. Сам порт находится в центре города, ограничен по габаритам, там тоже есть контактные сети. В целом считаю за благо, когда рядом есть морской или речной порт. Это важная составляющая наличия объемов перевозок КТГ.

■ Какие мероприятия вы проводите при непосредственной подготовке техники к перевозке тяжеловесного и негабаритного груза, кроме предусмотренных законодательством?

К. Воронцов, «ПИК-Транспорт»: Перед каждой серьезной перевозкой мы проводим подготовку техники к работе по

проекту. Этим занимаются наши механики и водители. Техника сложная, ее в любом случае нужно готовить, особенно в наших условиях. В процессе подготовки проверяются все узлы, соединения, гидравлические компоненты, закладывается смазка во все точки смазки.

В. Корниенко, «Трак-Сервис»: Мы проводим инструктаж персонала, проверку технического состояния техники и используемого оборудования, устраняем все возможные причины, которые впоследствии могут стать серьезными проблемами и привести к срыву перевозки. Оценка текущей ситуации и ее прогнозирование позволяют нам точно и в срок осуществлять свою деятельность по перевозке тяжеловесных и негабаритных грузов.

Г. Розе, «Востокмонтажмеханизация»: Нужно уважительно относиться к любому виду перевозок транспортом. У каждого есть свои особенности. Но в нашем случае это сопряжено с особыми условиями движения с учетом габаритов, нагрузок и

весовых характеристик. Поэтому, что касается транспортного средства, это в первую очередь работа тормозной системы. Что касается особенностей прицепной техники, это работа гидравлических систем. Управление транспортными средствами чрезвычайно важно, так как влияет в конечном итоге на безопасность движения.

■ Какое место в вашей компании отводится такелажному направлению?

К. Воронцов, «ПИК-Транспорт»: Внутри фирмы такелажного направления нет, мы рабо-

потому что это намного экономичнее. Зачастую быстрее вернуть такелажный инвентарь, чем готовить площадку, разворачивать и монтировать краны. Такелаж позволяет значительно оптимизировать затраты и сэкономить время.

В. Корниенко, «Трак-Сервис»: У нас есть соответствующее оборудование и персонал. Я бы сказал, что мы занимаемся этим направлением иногда, в связи с возникающей необходимостью. Такое бывает, например, когда нет возмож-

наше предприятие создавалось для перевозки негабаритных грузов. В какой-то период мы стали осознать, что только комплексное выполнение работ может обеспечить эффективное выполнение задач, в том числе с точки зрения экономики. Поэтому на нашем предприятии сегодня имеются грузоподъемные механизмы. Это мобильные краны Liebherr, Terex, Tadano г/п от 40 до 200 т в количестве 10 единиц. Наши уникальные транспортные средства позволяют выполнять

тельно создать монтажный участок. Работы по такелажу есть не всегда, при этом монтаж и такелаж – это очень близкие направления. Поэтому монтажный участок у нас выполняет функции такелажного подразделения. Мы уделяем большое внимание его оснащению, наличию всех необходимых приспособлений для подъема, перемещения и фиксации груза на транспортном средстве. Это очень важно.

Комплекс выполняемых работ подразумевает получение оборудования на заводе-изготовителе, погрузку нашими грузоподъемными механизмами на транспортное средство, перевозку на склад либо в идеальном варианте доставку на строительную площадку и установку на фундамент. Вот в этом и есть, собственно, эффект комплексного выполнения работ.

■ ■ ■

Мы благодарим наших гостей за активное обсуждение тем дискуссии «Перевозка крупногабаритных и тяжеловесных грузов». Желаем успешной реализации намеченных планов, новых масштабных проектов и удачи.

*Круглый стол провел
Р. Третьяков*



таем со смежниками. Такелаж имеет огромное значение при перевозке негабаритных грузов. В основном все сейчас стараются применять именно такелаж, а не крановое хозяйство,

ности найти кран, либо по желанию заказчика. Используется гидроподвеска, домкраты, специальные тумбы, брус и т. п.

Г. Розе, «Востокмонтажмеханизация»: Изначально

работы с учетом особенностей каждого груза.

В итоге, имея технику для погрузки и перевозки, то есть грузоподъемные механизмы и транспорт, мы решили дополни-



«Трак-Сервис»



«Востокмонтажмеханизация»