

Перевозки негабаритных тяжеловесных грузов: требования «домашнего» рынка

ГК «Эверест»



Круглый стол специалистов отрасли

Когда мы говорим о требованиях современного рынка, обычно подразумеваем некие глобальные, тектонические движения. Но есть локальные, есть даже сезонные требования. Специалисты отрасли перевозок тяжеловесных негабаритных грузов делятся мнением о «домашней» ситуации, и далеко не по всем вопросам мнения совпадают. В беседе принимали участие: Юлия Лончакова, руководитель проектного отдела ГК «Эверест», г. Москва; Константин Воронцов, генеральный директор ООО «ПИК-Транспорт», г. Москва; Дмитрий Палиенко, генеральный директор ООО «Негабаритика», г. Белгород; Павел Мочалюк, заместитель генерального директора ООО «МБМ-Транс», г. Санкт-Петербург; Дмитрий Бутаков, заместитель генерального директора ООО «Забайкалсервис»; Сергей Овсиенко, генеральный директор компании «Белуга Проджектс Лоджистик».

■ Предлагает ли отечественное машиностроение решения, отвечающие требованиям современного рынка и законодательства? Чего бы вы хотели от машиностроителей?

Ю. Лончакова, «Эверест»: В целом в отечественном машиностроении ситуация неутешительная, а если говорить о тяга



«ПИК Транспорт»

ча, то альтернативы зарубежным производителям нет ни по тяговым свойствам, ни по качественным характеристикам, ни по нагрузкам. Да, КАМАЗ предлагает дешевую технику для перевозчиков негабаритных грузов, но здесь мы сталкиваемся с проблемой, во первых, низкой

экономичности данных транспортных средств, во вторых, с неудобством эксплуатации на «длинном плече». Все мы видим, как «КАМАЗ мастер» выступает на гонках, мы болеем за них и радуемся их победам, но в гонках участвуют специальные автомобили, а в базовой комплектации, увы, мы не можем их сравнивать с автомобилями Scania, Iveco и т. п. ни по каким параметрам.

«Белуга Проджектс Лоджистик»



Хочу отметить, что в нашей организации никогда не использовались отечественный парк техники. Мы анализируем соотношение цены и качества, и когда доходит до анализа качественных характеристик, российские производители сразу же отсекаются.

«Негабаритика»



«МБМ Транс»



Что касается прицепной техники, то ситуация для российских производителей более радужная. Несколько организаций вышли с достойными предложениями. Прежде всего они интересны ценовой политикой, потому что значительно дешевле за рубежом аналогов. Но здесь это стоит сказать? Если для легких и средних перевозок мы можем использовать продукцию тверских заводов, челябинского завода, то для более серьезных грузов, для которых нужна грузоподъемность свыше 70–80 т, мы как перевозчики пока не готовы рассматривать отечественного производителя. Несмотря на то, что импортные прицепы дороже, в эксплуатации они показывают себя более надежными.

сократить расходы, при этом сохранить качество на высоком уровне. Как к этому относиться? Пока стараемся отдавать предпочтение прицепам, собранным за границей – в Германии, Бельгии. Если прицепы, собранные в России, зарекомендуют себя как качественными характеристиками, то при понижении ценовой политики, конечно, мы будем приходить к ним.

плекующие сегодня у всех одинаковые – BPW, SAF, Wabco и т. д., они отличаются конструктивно, качеством металла и его обработкой.

Если говорить об отечественном автопроме, то хочется, чтобы это была не просто дотируемая отрасль, а в ней развивались новые технологии и наша страна смогла бы составить конкуренцию европейцам. Все ресурсы для этого есть. Мы строим самолеты, вертолеты, почему не можем выпускать качественные автомобили и прицепную технику?

Конструкторская мысль, конечно, продвигается, но ее сдерживает стремление сделать все как можно дешевле. Удешевление производства означает менее качественная и при этом более толстая, т. е. тяжелая сталь. Сегодня стремление к удешевлению пришло в противоречие с требованиями к собственной массе, и мы уже видим движение конструкторской мысли.

Мне кажется в плане развития машиностроения следует говорить не о производстве собственной техники, а о переносе производства прицепной техники в Россию, чем, например, занимается Faumonville. Эта тенденция сегодня получает достаточное развитие, позволяет

К. Воронцов, «ПИК Транспорт»: В стране есть производители техники, которые стараются идти в ногу со временем, но качество их продукции пока отличается от основных импортных брендов, при том, что ком

Что касается обработки металла, все опять же упирается в желание минимальной стоимости. В результате отечественные изделия нужно каждый год обновлять, подчищать и подкрашивать, если не перекрашивать полностью.

Не скажу, что машиностроители ничего не делают – они двигают процессы, вкладывают деньги в технологии. Вот ес

ли раньше на «Спецприцепе», а я их хорошо знаю, красили технику прямо в цеху во вторую смену, то теперь у них отдельная покрасочная камера.

Идет война моторов, идет конкуренция, и конкуренция жесткая. Вот, например, Faumonville начал отверточную сборку в Ногинске, и за счет этого сразу снизились цены. Когда курс евро резко вырос, импорт практически отрезали и продажи у наших производителей выросли даже при том, что рынок в целом упал. Теперь за счет переноса сборки Faumonville процентов 60–70 заберут. Уверен, что сборка – это только начало, потом они организуют более мощное производство. И конкуренция будет не только с другими европейцами, но и с нами, и их заставят вкладывать в технологии.

Д. Палиенко, «Негабаритика»: Нынешнее состояние отечественного машиностроения не совсем отвечает уровню и требованиям промышленной политики, нацеленной на технологическую модернизацию и конкурентоспособность современного рынка. Сложился стереотип, в том числе и среди ряда специалистов, что импортная техника по техническим характеристикам превосходит технику отечественного производителя. От отечественных машиностроителей прежде всего хотелось бы получить лучшее качество сварочных швов, а также использование более высококачественных материалов для долговечности лакокрасочного покрытия.

П. Мочалюк, «МБМ Транс»: Да, отечественное машиностроение предлагает аналоги, правда, немножко «рубленные топором». Качество хромает, причем почти за те же деньги, что и на импортную технику, но по качеству сборки, по ряду других показателей наши не дотягивают. Разница в цене получается не большая, но импортную потом и на вторичном рынке легче продать, и поинтереснее она будет.

«Забайкалсервис»





Д. Бутаков, «Забайкалсервис»: так как обслуживаем до машинный рынок перевозок легких и средних негабаритных грузов в Забайкальском крае, в том числе международные, то в основном используется прицепная техника тверских и китайских производителей. Все тралы изготавливались под заказ, как чество и заявленные характеристики соответствуют.

С. Овсиенко, «Белуга Проджектс Лоджистик»: Да, предлагает. Но, как правило, это техника, выпущенная по индивидуальному заказу, а техника от отечественных машиностроителей, выпущенная в серийном производстве, требует доработки.

Насколько оправданно применение электроники в тягеловозах? Упрощает или усложняет она эксплуатацию тягеловоза на протяжении его срока жизни?

Ю. Лончакова, «Эверест»: Мы несколько раз меняли мнение на этот счет. Первоначально мы имели четкую сформированную позицию, что чем проще тягач или полуприцеп, тем меньше в нем электроники, тем удобнее он в эксплуатации, дешевле в ремонте и в целом надежнее. И еще 10 лет назад мы не рассматривали тягачи с автоматической коробкой передач и со всевозможной электроникой. Но время идет вперед, и мы столкнулись с тем, что некоторые тягачи Scania



«Забайкалсервис»

уже имеют автоматическую КПП, навороченную электронику, и в плане эксплуатации они не создают сложностей. Мы не против электроники, но она должна быть сделана качественно и ремонт не должен выливаться в огромные суммы. В любом случае с течением времени электроники будет все больше и больше, она будет все сложнее и сложнее, но с точки зрения своего устройства и эксплуатации она должна облегчать жизнь водителя, механиков и руководителя компании.

К. Воронцов, «ПИК Транспорт»: На мой взгляд, электроника не оправдана, потому что усложняется конструкция, а за счет агрессивной среды – противогололедных реагентов электронные компоненты окисляются и выходят из строя. Я думаю, что с электроникой все испытывают проблемы.

Д. Палиенко, «Негабаритика»: Применение электроники не совсем целесообразно. Использование данных систем, возможно, и упрощает эксплуатацию, но обязательно при условии правильного и своевременного обслуживания.

П. Мочалюк, «МБМ Транс»: Электроника очень нужна на многоосном длинномерном автотопоезде. А в технике для повседневной эксплуатации, для простых грузов она не нужна. Она, наоборот, усложняет и удорожает эксплуатацию. Такой вот дифференцированный подход.

Д. Бутаков, «Забайкалсервис»: мое мнение, чем меньше электроники, тем меньше проблем. Удаленность от нас сервисных и диагностических центров усложняет обслуживание и решение возникших проблем.

С. Овсиенко, «Белуга Проджектс Лоджистик»: Зачастую оправданно. Но применение электроники усложняет обслуживание техники, так как часто из строя выходят сами электронные детали и программное обеспечение. Но современный мир диктует свои правила жизни, и от этого никуда не денешься.

Перевозите ли вы негабарит в период интенсивного таяния снегов? Отличаются ли перевозки весной от летних и зимних?

Ю. Лончакова, «Эверест»: Этот вопрос решен на государственном уровне с точки зрения того, что в период весеннего ограничения у нас действует коэффициент на уплату компенсации вреда собственникам – держателям дорог. Этот коэффициент составляет 2,8, соответственно государство говорит нам о том, что перевозки весной отличаются от перевозок зимой и летом. Отличаются чем? Качество дорожного полотна в период таяния снега и перепада температур ухудшается. Появляются ямы, в целом дороги портятся. Что касается нас, мы ощущаем этот период с точки зрения финансов, так как платим втрое больше за проезд, и ощущаем с точки зрения того, как водители проходят те или иные участки дорог. Есть регионы с исторически плохими до

«Белуга Проджектс Лоджистик»



рогами, такие как Воронежская и Кировская области. В период просушки эти дороги становятся еще хуже. Что касается основных федеральных дорог, на техническом выполнении перевозок данный период времени не сказывается. Мы эксплуатируем технику, которая позволяет себя уверенно чувствовать и в зимний, и в летний период времени, а также и весной. Основное – это финансовая нагрузка на грузка.

ГК «Эверест»



«МБМ Транс»

К. Воронцов, «ПИК Транспорт»: Федеральные трассы не закрывают, а региональные дороги все закрыты, стоят ограничения по весу, и в принципе, сейчас то же, что и раньше было. Эксплуатация весной отличается тем, что дороги разбиты, сейчас перемещение сразу сказывается на подвижном составе – все начинает разваливаться. Дороги в страшном состоянии, ямы глубиной 20–30 см. Эксплуатация осложняется, и мы стараемся в апреле заниматься ремонтом своего подвижного состава, а не возить. Да и дорогам облегчение.

Д. Палиенко, «Негабаритика»: В период интенсивного таяния снегов, так сказать во время на «весенней распутицы», наша компания проводит требуемый ремонт для техники перед началом основного сезона перевозок. В этот период мы пересматриваем логистику транспортировки и возим грузы небольшой массы.

П. Мочалюк, «МБМ Транс»: Я не замечаю, что для нас весенняя эксплуатация как то отличается от других сезонов. Как возили, так и возим.

Д. Бутаков, «Забайкалсервис»: Стараемся тяжеловесы

перевезти до этого периода, а в распутицу возим легкие негабариты.

С. Овсиенко, «Белуга Проджектс Лоджистик»: Да, конечно, если этого требуют сроки доставки. Как правило, ничем особенным эти перевозки от летних и зимних не отличаются, за исключением, конечно, повышенных финансовых затрат на ущерб дорог.

■ Как вы относитесь к тралам с принудительным гидравлическим управлением: это необходимость для работы в нынешних условиях или только ненужные усложнения конструкции?

Ю. Лончакова, «Эверест»: Каждый раз, когда нам приходится работать с тралами без принудительного гидравлического управления, мы думаем о том, что весь парк тралов груп

пы компаний «Эверест» должен быть с гидравлическим управлением. Маневры, которые может выполнить трал с принудительным управлением, никогда не будут осуществимы на технике без такого управления.

К. Воронцов, «ПИК Транспорт»: Принудительное управление осями с определенной длины тралов обязательно. Если трал 12 м, то ему не нужно принудительное управление, но если длина увеличена за счет телескопирования, то без принудительного руления ни в один радиус не впишешься. И при большой длине невозможно заехать на погрузку выгрузку без принудительного руления.

Д. Палиенко, «Негабаритика»: Тралы с принудительным гидравлическим управлением – это необходимость при перевозке длинномерных грузов, а также перевозок на территориях с малой площадью для маневрирования.

П. Мочалюк, «МБМ Транс»: Отлично отношусь к тралам с принудительным гидравлическим управлением. Если мы говорим о многоосных тралах, то оно просто необходимо, без него нельзя работать.

Д. Бутаков, «Забайкалсервис»: Тралы с принудительным гидроуправлением, конечно, удобны и востребованы, но в нашем парке не используются такие, есть только пассивно подруливающие.

С. Овсиенко, «Белуга Проджектс Лоджистик»: Перевозки бывают разной сложности, и зачастую без этого управления просто не обойтись.

■ Какие аппараты вы в основном применяете в своем автопарке (приставные, меха

ГК «Эверест»





«Негабаритика»

нически, гидравлические) и почему? Все за и против?

Ю. Лончакова, «Эверест»:

Что касается аппарелей, то наш парк практически полностью состоит из «корыт», то есть техники, не предполагающей использование аппарелей. Но у нас есть несколько единиц с задним заездом, на которых мы используем приставные и гидравлические аппарели. У тех и других есть плюсы и минусы.

Что касается плюсов гидравлики – это более плавный угол заезда, более удобная эксплуатация, потому что водителю не приходится таскать тяжелое железо. Что касается минусов, на наших полуприцепах работа гидравлических аппарелей несколько раз давала сбой, приходилось их принудительно опускать поднимать, и они неудобны при перевозке длинных грузов, когда нужен свес, а гидравлические аппарели не дают такой возможности.

Эксплуатация приставных аппарелей затрудняется тем, что требуются значительные физические усилия для работы с ними: чем длиннее аппаратель, тем она больше весит. Кроме того, она сложнее в перевозке на груженом трале. Мы длинные аппарели стыкуем из двух частей, но со временем их прочность снижается. И получается, что трал рассчитан на грузоподъемность свыше



«МБМ Транс»

100 т, аппарели не предполагаются, приходится выкручиваться каким-то другим способом. Но приставные аппарели не мешают перевозить длинномерный груз, выходящий за задний габарит.

К. Воронцов, «ПИК Транспорт»: У нас есть все типы: и механические, и приставные, и гидравлические. На полупри

цепы с фронтальным заездом, а они у нас основные, заезжают по маленьким приставным аппарелькам. И мы стараемся использовать аппарельки как можно более длинные, чтобы заезд был более плавным.

Механические аппарели для заднего заезда выполнены на пружинах. Они намного прочнее – ломаться нечему. А гидравлика подразумевает гидростанцию, магистрали большой протяженности, гидроцилиндры, что значительно усложняет и удорожает технику. Конечно, гидравлика намного удобнее, ее применяют на больших аппаратах с маленьким углом въезда в 8° для асфальтоукладчиков, фрез, буровых.

«ПИК Транспорт»



«Негабаритика»

Д. Палиенко, «Негабаритика»: В автопарке компании «Негабаритика» используются в основном приставные аппарели, т.к. процент перевозок техники по сравнению с другими грузами низок.

П. Мочалюк, «МБМ Транс»: У нас приставные и ги



«Белуга Проджект Лоджистик»

«Забайкалсервис»

гидравлические аппараты, механические не используем. Гидравлические идут под тяжелую технику. Есть гидравлические двухсекционные с маленьким углом заезда 7–8°. Они нужны для погрузки асфальтоукладчиков, катков, фрез. А приставные аппараты используются для более проходимой техники – погрузчиков, экскаваторов, сельхозтехники.

Д. Бутаков, «Забайкалсервис»: Аппараты в основном механические и приставные, никаких проблем не испытываем ни с теми, ни с другими, все просто и понятно.

С. Овсиенко, «Белуга Проджект Лоджистик»: Приставные, так как их не нужно постоянно возить с собой, что облегчает вес самого трала, а это очень важно.

■ При покупке полуприцепа на какие аксессуары вы в первую очередь обращаете внимание. Без каких вещей в дороге никак не обойтись?

Ю. Лончакова, «Эверест»: Вообще, стараюсь не обращать внимания на аксессуары, потому что при покупке полуприцепа для меня важны несколько иные характеристики, а именно произ-

водитель, потому что это является гарантией определенного качества, нагрузки на оси, длина и т. п. Что касается комплектации, то она сводится к возможностям покупателя в данный момент времени. Любые аксессуары можно докупить позже. Пожалуй, мы никогда не отказываем себе в таком аксессуаре, как уширители – качественные уширители. А если это полуприцеп с двойной или тройной раздвижкой, то в простовочных столах.

К. Воронцов, «ПИК Транспорт»: Под каждый тип стараясь закладывать максимальный функционал, потом любая мелочь может понадобиться. На опциях экономить не следует, потому что от них многое зависит в эксплуатации. В основном это уширители, они бывают разные: телескопические, механические, флажковые, и их пытаются провести в виде опций. В основном интересно то, что касается расширения функционала: собственная масса, высота от дороги, телескопирование, заезд спереди или сзади, уширители, настилы для уширителей.

Д. Палиенко, «Негабаритка»: В первую очередь при по-

купке полуприцепов обращаем внимание на наличие в базовой комплектации уширителей, которые позволяют увеличить ширину рабочей платформы, аппаратов для перевозки техники. Так же как опцию заказываем более качественную электропроводку.

П. Мочалюк, «МБМ Транс»: Опорные поворотные столы для перевозки длинномерных грузов, бочковозные площадки, усиленные гусаки. В дороге не обойтись без запасного колеса, противоткатных башмаков.

Д. Бутаков, «Забайкалсервис»: При покупке полуприцепа основное предпочтение отдается его универсальности. Аксессуары – настил из высокопрочной древесины, световые и негабаритные знаки и прочие ящики под такедж.

С. Овсиенко, «Белуга Проджект Лоджистик»: Конечно же, обращаем внимание на качество изготовления, из каких комплектующих собран трал, на места крепления, а аксессуары на каждую перевозку свои.

*Круглый стол провел
Л. Малютин*

Международные автомобильные грузоперевозки из Китая
Негабаритные автоперевозки из Китая
Автоперевозки по России
Услуги таможенного брокера
Складская логистика



www.zabservice.ru

ООО «ЗАБАЙКАЛСЕРВИС», 674650, Забайкальский край,
Забайкальский район, пгт. Забайкальск, ул. Пограничная, 11
info@trans-mobil.ru • butakov@zabservice.ru
Забайкальск: +7(30251) 312-05 • Москва: +7 (926) 116-2304

