

Главное событие года

18 ноября в Москве завершила свою работу VI конференция «Heavy Russia», организованная компанией «International Business Forum» (IBF).

Конференция является ежегодной, и в этот непростой год форум собрал более 240 делегатов из 17 стран мира: России, Белоруссии, Украины, ФРГ, Великобритании, Италии, Дании, Эстонии, Латвии, Литвы, Финляндии, Румынии, Бельгии и Нидерландов.

Генеральным спонсором конференции выступил международный логистический интегратор «ЖЕФКО» - лидер в логистике для промышленных предприятий. Также спонсорскую поддержку мероприятию оказали компании «Chandler GmbH», «Инстар Логистикс», «СОМЕТТО» и немецкий порт Засниц.



Традиционно самой ожидаемой и насыщенной стала дискуссия, посвящённая государственному регулированию отрасли. Это, прежде всего, время и порядок получения разрешения на провоз КТГ, проблема коррупции в регулирующих органах, а также новые законодательные инициативы. Свои вопросы участники кон-

ференции могли задать руководящим сотрудникам Росдормониторинга и ГИБДД МВД России.

В своем докладе заместитель директора Росдормониторинга Андрей Чертков отметил, что сумма ежегодного ущерба, который причиняют перевозчики тяжеловесных грузов трассам федерального и регионального на-

значения составляет 2,6 трлн. рублей. Треть компаний нарушают законодательство РФ, средний перевес при транспортировке продукции составляет практически половину от допустимого. Как правило, основными нарушителями являются: транспортные средства и автопоезда с пятью-шестью осями. В этой связи государство пошло навстречу и с 1 января 2015 года допустимая нагрузка будет увеличена до 44 тонн. Кроме того, по новым правилам ущерб будет взиматься по следующему принципу: меньше «колес на оси» – меньше финансовые потери логоператора при оплате штрафа.

Наталья Тимофеева, Председатель Союза автоперевозчиков крупногабаритных тяжеловесных и опасных грузов, в своем выступлении ответила на эти обвинения. По ее мнению, состояние федеральных и региональных трасс очень плохое только потому, что сами «дорожники» ничего не делают. Обви-



нять перевозчиков во всех смертных грехах ни к чему. Качество дорог не соответствует времени: ГОСТ на это направление деятельности не менялся с 80-х годов. Никого не волнует, что интенсивность движения и нагрузки давным-давно кардинально изменились.

Она также рассказала, что все нововведения значительно ухудшили положение перевозчиков и увеличили время получения разрешения на провоз КТГ. Так, в приказе Минтранса № 258 не дано точное определение понятию «наименование груза». Что по-разному истолковывается государственными чиновниками при выдаче разрешений и затрудняет выдачу разрешений. Также по ее данным, в срок разрешения выдаются только фирмам-посредникам, аффилированным тем или иным образом с государственными органами. Не решен вопрос с контролем времени управления автомобилем и периодом



Александр Головизнин, «Морстройтехнология».

отдыха водителя. Законодательное требование учета рабочего времени в настоящий момент носит декларативный характер. Таким образом, нет механизма для эффективного обеспечения наблюдения за соблюдением норм безопасности ни при непосредственном контроле «на дороге», ни при расследовании ДТП.

Также, она отметила, что Портал государственных услуг с июня 2014 года не работает. Мало того, даже если удалось сдать документы в электронном виде, в ГИБДД все равно приходится везти второй пакет в бумажном варианте. То есть перевозчики до сих пор предъявляют справки, свидетельства, доверенности в двух форматах и на это тратится в два раза больше времени.

В свою очередь, Сергей Тропин, Председатель Наблюдательного совета саморегулируемой организации «НП содействия организации перевозок крупногабаритных тяжеловесных грузов «Объединение перевозчиков «Спецтяжтранс», рассказал о возможности объединения перевозчиков и совместного решения многих проблем. Как известно, до 2005 года для перевозок оборудования, предназначенного для нефтегазохимических производств и энергетического сектора, требовалась соответствующая государственная лицензия. Однако при подготовке России к вступлению во Всемирную торговую ор-

ганизацию (ВТО) лицензирование грузоперевозок и многих других видов деятельности было отменено. Смягчение контроля выглядело благом для предпринимателей, которые захотели извлечь выгоду из блеснувшей свободы. При этом заказчики транспортных услуг стали проявлять недоверие. Ослабление государственного контроля заставило многих из них отдавать предпочтение зарубежным перевозчикам тяжеловесных грузов, которые работают по европейским правилам и нормам и имеют соответствующие сертификаты. Однако иностранцы, чтобы не вникать в дебри чужих правил, на территории России нанимают тех же российских подрядчиков, но за очень скромную плату. Поэтому для российских перевозчиков тяжеловесного оборудования возник естественный вопрос, как в этих условиях защитить свои интересы? Один из ответов, по мнению докладчика, можно найти в лучших отечественных практиках саморегулирования, например, в строительной или проектной отраслях.



Чертков Андрей, ФКУ «Росдормониторинг».

СОБЫТИЕ

Уже стало доброй традицией конференции, одну сессию посвящать освещению реализации крупных проектов уходящего года. Этот год как никогда ранее был богат на различные рекорды и достижения.

Так, Андрей Копин, руководитель проектного отдела Chandler GmbH, поделился опытом компании в доставке сверхтяжелого негабаритного оборудования для строительства комплекса глубокой переработки нефти на ООО «Лукойл-Волгограднефтепереработка», г. Волгоград. Из-за влияния природных факторов компании пришлось применить поочередную перекачку реакторов с одной баржи на другую наплав с использованием самоходных модульных систем. В целом перекачка одного реактора и Ро-Ро выгрузка заняла 4 дня. Уникальная операция по такой перегрузке реак-



торов весом 845т и 1.116т проведена впервые в практике стран СНГ.

Алексей Мамыкин, руководитель отдела развития бизнеса «Инстар Лоджистикс», рассказал о рисках и особенности технологии перемещения крупного индустриального объекта «под ключ» на

примере проекта для Ангарского НПЗ. Особенность этого проекта заключалась в том, что было необходимо демонтировать оборудование установки гидрокрекинга и гидроочистки на одном из действующих НПЗ в Канаде и затем доставить его в Ангарск. При этом предстояло перевезти более 150 мест негабаритных позиций общим весом более 4000 тонн, где самое тяжелое место - 430 тонн. Длившаяся с мая 2013 года операция потребовала применения сложных транспортно-логистических схем и незаурядных инженерных решений. При этом пришлось учитывать моменты, связанные с перебоями в финансировании, а также думать о рисках, вызванных сбоями в стыковке различных транспортных операций, таких как несвоевременная подача жд-платформ или неготовность порта к приемке грузов.

Тему серьезных рисков при перевозке КТГ продолжил в своем выступлении Вадим Орлов, директор проектов перевозки и монтажа оборудования ГК «Спецтяжавтотранс». Одним из знаковых проектов

этого года стала доставка 15 единиц тяжеловесного оборудования в г. Нижнекамск для строящегося Комплекса глубокой переработки тяжелых остатков. За перевозку оборудования отвечало 4 исполнителя. Как итог - первое крановое судно с грузом опоздало с доставкой в Санкт-Петербург на 3 недели, а второе рекордно пришло на неделю раньше. В результате баржи не успевали разгрузить оборудование первого кранового судна и встать под разгрузку второго. У заказчика возникли дополнительные серьезные затраты по простоям крановых судов и риск не вписаться в навигацию. Но, несмотря на все нестыковки, груз благополучно прибыл в пункт назначения, при этом 12 сентября 2014 года в г. Нижнекамске было зафиксировано два рекорда. Рекорд России и Рекорд Европы по «Транспортировке самого тяжелого объекта весом 1377,9 тонны речным транспортом». 1 октября 2014 года был зафиксирован общенациональный рекорд автомобильной перевозки этого же груза.



Наталья Тимофеева, САКТОГ.

Особое место конференции 2014 года заняла тема работы в Арктике и на Крайнем Севере. Этот регион, благодаря залежам полезных ископаемых и многочисленным проектам по их освоению и переработке, остается одним из самых интересных для экспедиторов проектных грузов. В то же время - это самый «проблемный» регион, как в плане своей географической удаленности, так и в разрезе инфраструктурной и климатической составляющей. Александр Головизнин, директор по логистике и аналитике компании «Морстройтехнология», подробно остановился на всех инфраструктурных проектах на российском Крайнем Севере и проблемах, с которыми сталкиваются компании, взявшие за осуществление транспортировки грузов в этот регион.

Карен Степаньян, директор компании «Совфракт-Ямал», продолжил тему, поделившись опытом работы над проектом «Ямал СПГ». Он в частности

отметил, что, несмотря на оптимистичные заявления экспертов о постепенном освобождении Арктики ото льда, ледообразование остается циклическим. В октябре 2013 года в районе острова Александра была чистая вода, в 2014 году ледообразование началось уже в сентябре. Пролив Вилькицкого в 2013 году так и не освободился ото льда полностью.

Голландская компания ZPMC – Red Box Energy Services, представила проект судна ледового класса типа heavy lift, которое предназначено для перевозки сверхтяжелых и негабаритных грузов. В январе 2016 года с китайской верфи должно быть спущено два судна повышенного ледового класса Polar class, которые строятся по проекту финской компании Aker Arctic Technology. Предполагается, что они будут использоваться для доставки грузов, используемых при строительстве завода по сжижению природного газа «Ямал СПГ».

Еще одной темой 2014 года стал водный тран-



Сергей Тропин, «Спецтяжавтотранс».

спорт. Геннадий Егоров, генеральный директор «Морского Инженерного Бюро», осветил тему перевозки негабаритных и тяжеловесных грузов отечественным водным транспортом. По его мнению, несмотря на интенсивное строительство новых судов и барж требуется интенсификация процесса обновления речного транспорта в целом

и флота в частности. Для активизации речного судостроения необходим судово-утилизационный грант – единовременную выплату судоходной компании при утилизации старого флота, которую можно использовать исключительно для постройки либо приобретения нового судна.

Не впервые на конференции «Heavy Russia» была затронута тема новых технологий, способных облегчить жизнь перевозчикам особо тяжелых грузов. Так, компания «СТС» презентовала решения для тяжелых и специальных транспортных задач с применением профессиональных устройств для подъема груза. Также особый интерес участников вызвала тема укрепления мостовых конструкций. Свои технические решения в этой области представила также компания «СТС».



Если Вас заинтересовала более подробная информация о конференции, свяжитесь с Оргкомитетом форума по телефону +7 926 377-20-80 или e-mail: info@ibforum.ru