



С. Владимиров

История группы компаний «Кин-Марк» (г. Санкт-Петербург) берет свое начало в 1991 г. В отличие от многих других транспортных организаций, образовавшихся из остатков приватизированных предприятий бывшего СССР, его учредители начали свой бизнес с нуля, приобретя первый отечественный тягач и полуприцеп-контейнеровоз.

В то время в России еще только формировался рынок транспортно-экспедиторских услуг, бурно развивались международные торгово-экономические отношения, поэтому транспортный бизнес являлся перспективным направлением.

Став таможенным перевозчиком и действительным членом АСМАП, предприятие вышло на международный рынок контейнерных перевозок. Параллельно компания освоила перевозки опасных грузов.

Так продолжалось вплоть до 1998 г. Но экономический кризис нанес серьезный удар по всем участникам рынка российских и международных перевозок, в результате чего катастрофически снизилась рентабельность.

Было принято решение заняться перевозками тяжеловесных и негабаритных грузов, поскольку этот сегмент рынка только начинал осваиваться и представлялся перспективным. Таким образом, компания «Кин-Марк» стала одним из пионеров отрасли.

Начало было положено после покупки трех полуприцепов марки ЧМЗАП, сделанных по индивидуальному проекту «Кин-Марка» и предназначенных для перевозки негабаритных бочек. Поскольку аналогов подобной техники в России практически не было, компания получала заказы на перевозку емкостей для пивоваренной промышленности.

Вся прибыль фирмы вкладывалась в развитие. Появился уникальный собственный парк специализированных седельных тягачей и полуприцепов немецкого производства.

Спектр перевозимых тяжеловесных и крупногабаритных грузов и география перевозок постоянно расширялись, компания приобретала известность не только на отечественном, но и на зарубежных рынках.

Наработав серьезный опыт перевозок «обычных» негабаритов, фирма начала осуществлять транспортировку грузов, требующих разработки специальных проектов – проектных грузов весом 100 т и более. Штат компании пополнился высококвалифицированными инженерами, проектировщиками и техническими специалистами, способными решить широкий комплекс технологических задач, связанных с обеспечением сохранности дорог, мостовых и других искусственных сооружений. Постоянное сотрудничество с научно-исследовательскими и проектными институтами стало залогом безопасных перевозок особо тяжеловесных грузов.

Компания продолжила модернизацию своего парка. Приобретались балластные тягачи, самоходные и несамоходные модульные прицепы. Для освоения сложной

технические сотрудники компании (водители, инженеры) направлялись на обучение в Германию на завод-изготовитель. Это привело к повышению качества оказываемых услуг, обеспечило безопасность перевозок, снизило себестоимость работ.

В группе компаний «Кин-Марк» были созданы транспортно-экспедиторские фирмы, способные организовать доставку груза из любой точки мира различными видами транспорта, появился собственный открытый охраняемый склад в непосредственной близости от портовых терминалов, что позволило гибко подходить к решению возникающих логистических задач.

Уникальная техника, новейшие конструкции и инженерно-технические решения позволили осуществить ряд перевозок, не имеющих аналогов в России.

Перевозку турбины на одну из гидроэлектростанций на расстояние в несколько сотен километров (при этом длина автопоезда составила более 100 м, а полный вес автопоезда – более 700 т) и транспортировка статора электростанции с полной массой автопоезда 800 т удалось реализовать с помощью недавно приобретенного – единственного в России – гидравлического периметрального ложа типа GIRDER BRIDGE, обеспечивающего оптимальное распределение нагрузок на оси транспортных модулей и уменьшение общей высоты автопоезда до высоты груза, а также уникальной конструкции FLY BRIDGE («летающий мост»), позволяющей осуществлять перевозку грузов весом до 500 т по неукрепленным мостам.

Несколько лет назад организация расширила свое поле деятельности и стала заниматься погрузо-разгрузочными, монтажными и такелажными работами. «Кин-Марк» организует и осуществляет такие работы с использованием собственных мобильных гидравлических порталных систем грузоподъемностью до 1000 т и вспомогательного оборудования.

К сожалению, в последние годы отрасль автотранспортных услуг переживает не лучшие времена. Кризис не обошел стороной и такое направление, как перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов. Падение рынка привело к катастрофическому снижению рентабельности и даже разорению некоторых перевозчиков. Причиной тому стало не только снижение объема заказов, но



Одновременная перевозка партии груза, состоящей из четырех мест массой до 700 т каждое, с использованием самоходных и несамоходных модульных прицепов, общая численность осей которых превысила 100 единиц

и недальновидная политика государственных ведомств, принявших неожиданное решение о взрывном увеличении размера сборов за ущерб автомобильным дорогам.

С 1 июля 2015 г. вступили в силу поправки к Постановлению Правительства РФ № 934 «О возмещении вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам Российской Федерации», устанавливающие новые размеры компенсаций вреда, наносимого автомобильным дорогам перевозчиками тяжеловесных грузов. Это существенно ухудшило положение дел в отрасли.

Так, до 1 июля 2015 г. размер ущерба, нанесенного автомобильным дорогам при движении автопоезда полной массой 80 т из Санкт-Петербурга в Москву, оценивался примерно в 12 тыс. рублей. После 1 июля ущерб от такого же автопоезда при движении по такому же маршруту оценивается уже в сумму от 250 тыс. рублей. И это при стоимости перевозки в 140 000 рублей.

При этом конечными потребителями перевозимых крупногабаритных/тяжеловесных грузов являются, как правило, предприятия тяжелой, легкой и нефтехимической промышленности, оборонного и генерирующего комплекса, а также сельхозпроизводители. Легко себе представить увеличение транспортных затрат и, как следствие, повышение цены на конечный продукт. Возникает вопрос: неужели стране не нужны атомные и



Перевозка груза весом 600 т и температурой +500 °С



Транспортировка реактора для нефтеперерабатывающего завода весом 600 т



Транспортировка статора электростанции с полной массой автопоезда 800 т



Погрузо-разгрузочные, монтажные и такелажные работы производятся с использованием собственных мобильных гидравлических порталных систем грузоподъемностью до 1000 т и вспомогательного оборудования



Перевозка пролетных строений Западного скоростного диаметра в Санкт-Петербурге длиной 105 м весом 285 т

гидроэлектростанции, нефтехимические, машиностроительные и оборонные предприятия? Более того, расчеты показывают, что в большинстве случаев плата за ущерб дорогам вырастает в 10–300 раз!

Возникает другой вопрос: почему две обычные фуры полной массой 40 т каждая, следующие друг за другом на минимальном расстоянии, не повреждают дороги, а тяжеловесный автопоезд, имеющий полную массу 80 т и нагрузки на оси меньшие, чем у фур, наносит огромный ущерб дорожному полотну?

Ряд чиновников контролирующих и регулирующих ведомств (инициаторов принятия вышеуказанных изменений) предлагают интенсивнее использовать железнодорожный транспорт в качестве основного для сухопутной перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов, мотивируя свою точку зрения серьезным ущербом, наносимым автодорогам при осуществлении перевозки тяжеловесных грузов.

Однако нередки случаи, когда отправители или получатели тяжеловесных грузов не имеют доступа к железнодорожной инфраструктуре, да и сами отправки не являются регулярными. Для обеспечения доставки груза от места погрузки до станции отправления и от станции назначения до места выгрузки необходимо задействовать все тот же автотранспорт. При таких обстоятельствах не избежать дополнительных перегрузок на станциях отправления и назначения. Любая перегрузка – это дополнительные затраты, не говоря уже о дополнительном риске повреждения груза, при этом следует учесть, что большинство крупногабаритных и тяжеловесных грузов имеет очень высокую стоимость. Известно также, что сроки доставки грузов по железной дороге нередко превышают время, затрачиваемое на перевозку автотранспортом. Результатом такой комбинированной смешанной транспортировки является значительное удорожание и увеличение сроков.

Кроме того, перевозка сверхгабаритных грузов по железной дороге иногда просто невозможна ввиду ограничений, накладываемых существующей инфраструктурой железнодорожного транспорта, к которой относятся здания, сооружения (мосты, тоннели, пассажирские платформы), опоры контактной сети, устройства сигнализации, связи и электроснабжения.

Поэтому железнодорожный транспорт не сможет целиком заменить транспорт автомобильный, особенно при перевозке грузов уникальных как по весогабаритным характеристикам, так и по стоимости.

В настоящее время создана рабочая группа при Союзе транспортников России с участием Общественной палаты РФ, РОСДОРНИИ и представителей автомобильных перевозчиков тяжеловесных грузов для выработки объективной научно-обоснованной методики расчета ущерба дорогам.

Надеемся, что совместно разработанная и введенная в действие новая методика позволит сохранить дороги и существенно облегчит положение дел в отрасли.