



КУДА ИЗВОЛИТЕ?

ФЁДОР ГРАДОВ

В 2005 году была создана транспортная компания Logex. За свою историю компания перевезла множество катеров и яхт, снискала доверие огромного количества благодарных судовладельцев, а главное — приобрела бесценный опыт в транспортировке этих особых и весьма хрупких грузов. Судовладелец ждет свою новую яхту с ни с чем несравнимым нетерпением, а уж накал страстей и ужас перед возможными повреждениями зачастую просто зашкаливают.

Если вы решили перевезти свой катер или яхту из одной точки в другую, не касаясь воды, здесь нужно понимать особенности наземной транспортировки, а также выбирать компанию, которой можно доверить перевозку. Логисты компании Logex постоянно обращаются к своему прошлому опыту, анализируют технические характеристики тягачей и полуприцепов, транспортную ситуацию на дорогах, проходы по ширине и высоте и, как водится в России, иногда выступают в качестве изобретателей для того, чтобы примирить наши дороги с ценным грузом.

Первое, что необходимо учитывать при перевозке катеров и яхт, это габариты. По массе, ширине или длине перевозчики практически не лимитированы. Например, компания Logex расширила свой автопарк, пополнив его новым автопоездом, который позволяет возить яхты длиной до 25 метров. Основной вопрос в данном случае — высота. Ни одна, к примеру, флайбриджная лодка длиной 25 метров не впишется в высотный параметр, и есть риск застрять под банальным рекламным щитом или менее банальным мостом.

Некоторые производители позволяют перевозить флайбридж на отдельной машине или же демонтировать флайбридж на несколько элементов, но здесь нужно учитывать последующую сборку в порту назначения. Помимо этого, с лодки снимаются винты, а иногда вынимаются и валы, которые тоже влияют на высоту.

В автопарке компании грузовики Volvo и DAF, шесть полуприцепов и три машины для транспортировки небольших лодок до 10 метров. Необходимо учитывать специфику российских дорог, неровности, ямы и перепады высоты. На полуприцепах установлена система пневматической подвески, которая позволяет поднять на 10 см ту часть прицепа, где находятся оси, а в передней части (где прицеп крепится к грузовику) стоят специальные гидроцилиндры, которые поднимают эту часть полуприцепа примерно на 30 см. Соответственно, лодка находится в полной безопасности. Есть и второй вариант — так называемые маятниковые оси. Это совсем другая система, которая позволяет поднимать нижнюю балку полуприцепа на 40 см вверх, при этом в таком положении не только опуститься или подняться, но и продолжать

движение. Какую систему использовать, зависит от длины лодки: если полуприцеп раздвигается на 10 метров, то перепадов высоты на дороге для такой длины меньше, чем при длине 25 метров. На самом полуприцепе есть универсальная система упоров, позволяющая поставить их под любую лодку. В свое время ее изобрел и запатентовал Артём Рожков, директор компании Logex.

Следующая важная составляющая — это разработка маршрута. Когда поступает заявка на перевозку, транспортная компания подает заявление в Росавтодор на выдачу специального разрешения на провоз негабаритного груза по дорогам России. В государственной организации уже решают, по какому маршруту отправить груз. Такой крупногабаритный груз стараются пускать по федеральным трассам, так как лодковоз с грузом, например, 5 метров шириной, может легко перекрыть движение на какой-либо местной дороге.

В компании Logex часто вспоминают транспортировку хаусбота из Саратова в Белгород. Если взглянуть на карту, то можно увидеть прямую дорогу от точки до точки, однако лодковоз отправили через Москву, что получилось в два раза длиннее, зато безопас-

нее для всех участников движения и самого груза. Также бывают случаи, когда Росавтодор предлагает маршрут, где проводятся ремонтные работы или есть сложный участок пути, тогда транспортная компания должна предложить свое решение. В таких случаях на определенный участок пути отправляется специалист компании, который изучает местность и производит замеры, после чего в Росавтодор предоставляется подробная схема проезда.

В Московской области был случай, когда лодковоз следовал по маршруту, но на ремонтном участке были установлены бетонные ограждения вместо пластиковых. Поскольку разрешение на проезд было оформлено, ба-

лансодержателю дороги пришлось передвигать блоки для проезда лодковоза.

Следующий важный пункт касается спуска и подъема лодки. Транспортная компания предоставляет вариант перевозки «под ключ». Это транспортировка буквально от марины до марины: изначально лодка стоит на воде в Европе, а клиент получает ее в России, растаможенную и на воде. Иногда транспортировщика просят прямо на прицепе загнать лодку в воду, но такой вариант невозможен, так как стоимость полуприцепа соизмерима со стоимостью яхты. Для погрузки или выгрузки яхты подходит стационарный или автомобильный кран или же специальный яхтенный. При погрузке яхты всегда учитываются рекомендации верфи по расположению строп.

В последние годы в России невероятно бурно развивается вторичный рынок яхт и катеров. Если раньше все везли из Европы или США — и везли преимущественно в Москву или Санкт-Петербург, то сегодня «броуновское движение» новых и подержанных лодок распространяется на все более отдаленные уголки нашей родины. География перевозок стала серьезно смещаться на восток: Сибирь,

Байкал, Дальний Восток. При этом возникают дополнительные сложности, так как аппетиты судовладельцев растут, чего, увы, нельзя сказать о максимально возможных габаритах перевозимых судов. Однако логисты компании Logex не зря едят свой хлеб: они постоянно находят способы провезти суда на сантиметр длиннее, на полметра выше и на пару тонн тяжелее.

Стоимость доставки достаточно сильно варьируется в зависимости от размера, набора услуг и, разумеется, пункта назначения. 50-футовую лодку можно доставить из Финляндии в Москву примерно за 5–10 тысяч евро. Перевозка из Центральной Европы обойдется чуть дороже — 10–20 тысяч евро. Надо сказать, транспортировщик всегда просчитывает и сравнивает разные варианты доставки: наземную перевозку или по воде своим ходом. Доставка на Байкал будет стоить дороже, поскольку расстояние до пункта назначения больше. Например, из Финляндии в Москву лодка проходит 1000 км за 5–7 дней, при этом ее «тормозит» таможня и граница. За те же 5–7 дней можно доставить груз на Байкал, а это уже 3500 км, поэтому в пересчете на километр пути перевозка на Байкал оказывается дешевле. Вот и судите, как тут строить ценовую политику.

В России пока не такой объем перемещения лодок, как в Европе, и многое зависит от яхтенных выставок и мероприятий, да и от сезонности самого рынка. В январе начинается подготовка к мартовскому «Московскому Боут Шоу». Сначала осуществляется завоз лодок, после выставки, соответственно, вывоз. Если яхта обретает нового владельца, то ее нужно ему доставить. Перед майскими праздниками начинается всплеск поставок яхт и катеров, заказанных ранее или купленных на выставках, поэтому отдыхать не приходится. Лодки колесят по всей России на лодковозах. Некоторые покупатели пользуются услугами



❖ ОТДАТЬ ШВАРТОВЫ



Сотрудники компании Logex умеют находить способы провезти судно на сантиметр длиннее, на полметра выше и на пару тонн тяжелее

транспортной компании после зимнего хранения. Крым тоже потихоньку становится популярным местом стоянки яхт. Во второй половине мая начинается уверенная навигация на Байкале и Дальнем Востоке. Потом присоединяется Якутия. Движение происходит постоянно. Только в августе небольшой перерыв. В конце сентября снова растет спрос на перевозки. Некоторые клиенты ждут ноября-декабря, потому что получают хорошую скидку на перевозку — порядка 20–30%. Особенно если вы купили подержанную лодку, на доставке, например, из Москвы на Байкал можно сэкономить существенные деньги.

В транспортировке яхт многое ложится на плечи водителя. В компании Logex существует строгая система отбора и подготовки, при этом текучка кадров минимальна, а многие

водители работают уже 5–7 лет. К водителям предъявляются большие требования. Если водитель повредил машину или лодку, то он оплачивает издержки из своего кармана. Существует и определенный алгоритм приема, сдачи груза и движения. При приеме все тщательно осматривается, особенно если лодка подержанная. Указываются все повреждения: закрывается ли дверь, хорошо ли закреплены съемные части, чтобы они не болтались по салону, не осталось ли, например, на улице неснятых диванов. На стоянке водители обязаны каждый вечер осматривать, как закреплена лодка. Движение осуществляется только в светлое время суток и не больше 500–600 км, чтобы водителю было комфортно. Машина едет со скоростью 40–50 км/ч. Одно из интересных требований — с каждого рейса водитель должен привозить фотоотчет.

Машины оборудованы спутниковой системой Глонасс/GPS, а также системой мониторинга расхода топлива. Это позволяет видеть, заведен ли двигатель, сколько топлива было залито. В тестовом режиме установлено онлайн-видеонаблюдение — три камеры: передняя (видеорегистратор) и две боковые, установленные на зеркалах слева и справа. Это позволяет смотреть изображение онлайн прямо с ноутбука. Записи хранятся два месяца, что позволяет дистанционно управлять памятью видеокamer и иметь удаленный доступ к сохраненным файлам. Таким образом, можно не только следить за водителем, но и контролировать ситуацию на дороге и сам груз. Если машину останавливает инспектор ГИБДД, всегда есть возможность посмотреть, правомерны были его действия или нет. Для клиентов такой возможности еще нет, но в будущем планируется разработка системы контроля владельцем, которая наверняка будет пользоваться огромным спросом. Сейчас перевозчик сам предоставляет информацию,



но возможно и использование системы с GPS-маячком, который устанавливается на яхту. С помощью такого маячка можно получить информацию о местоположении через специальный интернет-сервис.

Один из вопросов, заслуживающих внимания, — это ответственность за транспортировку такого хрупкого и дорогого груза, как катер или яхта. В любом случае, ответственность лежит на перевозчике, но если транспортировка не застрахована, то компания несет ответственность в пределах своей вины. Если что-то произошло и доказан факт вины перевозчика, такие случаи подпадают под действие страховки самой компании (в данном случае ответственность перевозчика застрахована на 10 млн руб.). Правда, клиентам всегда предлагается застраховать все риски в надежной страховой компании, но решение принимает сам судовладелец.

Яхтенный рынок в России в принципе еще только начинает обретать цивилизованные очертания. Ведь не так давно для перевозки судов использовались обычные низкорамные трейлеры, никак специально не оборудованные под перевозку яхт. Репутация в этом бизнесе играет главную роль в силу небольших объемов самих перевозок и ограниченного числа заказчиков. В то же время, нельзя забывать о развитии, анализе рынка перевозок и внедрении новых технологий и оборудования. Надежность, прозрачность и скорость позволяют специалистам компании Logex уверенно заявлять своим клиентам: «Мы доставим вашу яхту туда, куда скажете». ❖



Компания LOGEX
г. Тверь, Краснофлотская наб., 17-119
8 (800) 550-00-69
+7 (4822) 79-11-88
info@logex.ru
www.logex.ru

ЛУЧШИЕ ОКЕАНСКИЕ ЯХТЫ ДЛЯ РЫБАЛКИ



75 Flybridge Yacht

Riviera Flybridge



FLYBRIDGE	75F	61	58F	58	53F	53	47F	47	45	43	38	OFFSHORE EXPRESS	48	43	SPORT YACHT	5800	4700	4400	3600											
R SYNDICATION												R FINANCE			R INTERIORS			R ELECTRONICS			R INSURANCE			R ASSIST 1800 RIVIERA			R GENUINE PARTS			R STYLE

Официальное представительство верфи RIVIERA в России: Москва, Ленинградское шоссе, 39, стр.7, территория «Роял Яхт Клуб»
Тел. +7 (495) 940-7715, +7 (915) 141-0488, info@rivierarussia.ru, www.rivierarussia.ru