



PROJEKT- TRANSPORTE

Sovtransavto Deutschland GmbH
Internationale Spedition
www.sovtransavto.de



Intro

IHR ZUVERLÄSSIGER PARTNER

SOVTRANSVTO DEUTSCHLAND GMBH

SEIT 1991

Seit 30 Jahren sind wir auf dem internationalen Transportmarkt ein zuverlässiger Partner, indem wir optimale Lösungen für den Transport, die Lagerung und die Zollabfertigung verschiedenste Güter anbieten.

Neben konventionellen Gütertransporten nach Europa, den GUS-Ländern, dem Kaukasus und Zentralasien führen wir außerdem regelmäßig Projekt-, Bahn- und Luft- Transporte durch.

Unsere Partner sind Transportunternehmen, Reedereien, Hafenumschlagunternehmen aller Art in Europa und Asien sowie europäische Versicherungsunternehmen.



Unsere Vorteile

- **LANGJÄHRIGE ERFAHRUNG AUF DEM GEBIET VON ÜBERMASS- UND SCHWERTRANSPORTEN**
- **SORGFÄLTIGE VORBEREITUNG DER TECHNISCHEN PROJEKTDOKUMENTATION, VOR ALLEM BEI SPEZIALGENEHMIGUNGEN**
- **GEWÄHRLEISTUNG DER VERKEHRSSICHERHEIT**
- **FACHKUNDIGE AUSWAHL TECHNISCHER AUSRÜSTUNG UND TRANSPORTMITTEL**
- **OPTIMALE VERSICHERUNGSBEDINGUNGEN FÜR ÜBERMASS- UND SCHWERGÜTER IN FÜHRENDEN VERSICHERUNGSGESELLSCHAFTEN EUROPAS**
- **WETTBEWERBSFÄHIGE UND FAIRE PREISE**

WALZENPRESSE ZUR ZERKLEINERUNG UND MAHLEN VON ERZEN

Route: Deutschland – Usbekistan, Almalyk
Seite 5

INDUSTRIEANLAGE FÜR SCHMIEDEPRESSEN

Route: Deutschland – Russland, Ural, Verkhnyaya Salda
Seite 8

CHARGIERMASCHINE

Route: Deutschland – Russland
Seite 11

KUGELHÄHNE

Route: Deutschland – Estland – Russland – Kasachstan – Turkmenistan
Seite 14

Unsere Projekte:

DREH-FRÄSZENTRUM

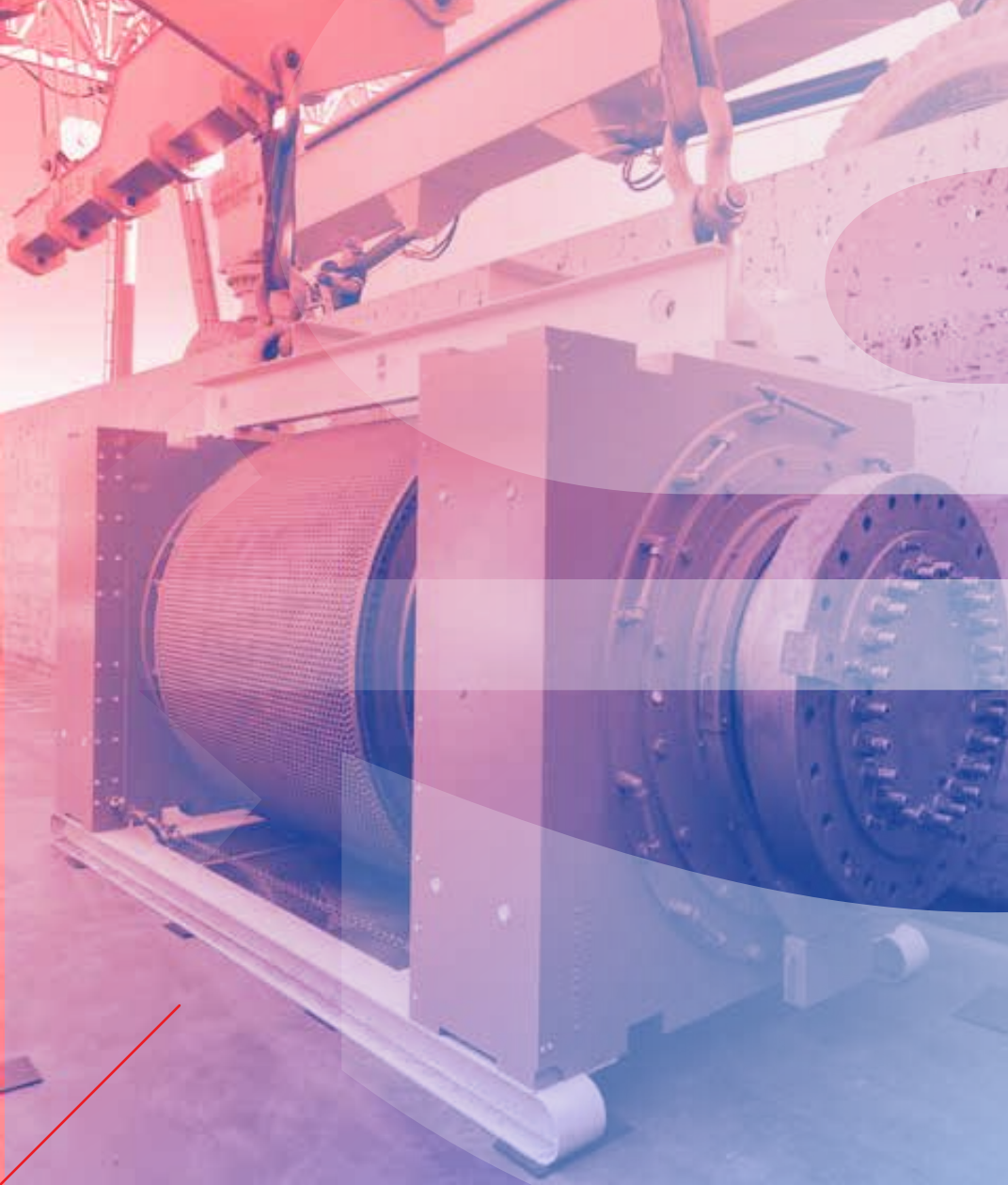
Route: Österreich – Russland
Seite 17

UCHKUDUK, USBEKISTAN

Route: EU-Länder – Usbekistan
Seite 20

ANLAGEN FÜR DIE BERGBAUINDUSTRIE

Route: Jakutien, Udatschny, Polargebiet Russlands
Seite 23



Projekt

WALZENPRESSE ZUR ZERKLEINERUNG UND MAHLEN VON ERZEN

Route: Deutschland, Hamm – Usbekistan, Almalyk

Zeitraum: Mai – August 2023

Fracht: HPGR-System: Walzenpressen zur Zerkleinerung und Mahlen von Erzen, 8 Stück

Gesamtgewicht: 1.104 Tonnen

Abmessungen L/B/H:
5,10 x 2,58 x 3,10 m / jeweils 138 Tonnen brutto



(1)

Wir erhielten einen Auftrag von unserem Kunden zur Durchführung eines multimodalen Transports von 8 übergroßen Hochdruck-Walzenpressen aus dem deutschen Binnenhafen Hamm nach Almalyk, Usbekistan.

(2)

Das Projekt umfasste die Planung und Vorvorbereitung der Fracht und Dokumente in Deutschland, Verpackungsarbeiten am Terminal im Hafen von Hamburg, den Flusstransport vom Hafen Hamm zum Seeterminal in Hamburg, den Seetransport von Hamburg nach St. Petersburg und den anschließenden Transport per Lkw zum Endkunden in Almalyk von Mai bis August 2023.

(3)

Aufgrund des hohen Gewichts der Fracht war ein Transport per Lkw entlang der gesamten Route nicht möglich, daher entschieden wir uns, die Lieferung auf einem Binnenschiff vom Hafen Hamm zum Terminal unseres Partners im Hafen von Hamburg durchzuführen. Die Vorkonsolidierung der Fracht sowie deren Verladung und Sicherung auf dem Binnenschiff erfolgten ebenfalls vollständig unter unserer Kontrolle.





(4)

Aufgrund der Einschränkung des Seeverkehrs zwischen den EU-Ländern und Russland war die Lieferung dieser Fracht nicht mehr möglich. Daraufhin beschlossen wir, ein vollständiges Frachtschiff von Hamburg nach St. Petersburg zu chartern, damit die gesamte Fracht sofort im Hafen Bronka bei St. Petersburg ankommen konnte.

(5)

Zu unseren Aufgaben gehörte unter anderem die Erstellung eines Ladeplans für die Walzen auf Binnen- und Seeschiffe, die Verpackung der Ware im Hafen von Hamburg, die Kontrolle und Unterstützung bei der Abwicklung der Transportdokumente, insbesondere unter Berücksichtigung der derzeit sehr strengen Exportkontrolle. Die Verladungs- und Entladungsarbeiten in Hamburg und St. Petersburg sowie die Transitabfertigung der gesamten Fracht und alle Zollformalitäten auf der Route St. Petersburg – Almylk lagen ebenfalls vollständig in unserer Verantwortung.



Projekt

INDUSTRIEANLAGE FÜR SCHMIEDEPRESSEN

Route: Deutschland – Russland, Ural

Fracht: Schmiedepresse

Gesamtgewicht: 1100 Tonnen

Anzahl der Positionen: 167

Streckenlänge: 3900 km

Abmessungen der einzelnen Positionen

L/B/H:

618 x 529 x 380 cm / 135 t

529 x 450 x 245 cm / 70 t

457 x 445 x 245 cm / 67 t

449 x 250 x 86 cm / 46 t



(1)

Gemäß dem Auftrag unseres Kunden haben wir den Transport eines Industriekomplexes durchgeführt, der verschiedene schwere und übergroße Komponenten für eine Schmiedepresse mit hydraulischem Antrieb umfasste. Die Planung und Vorbereitung des Transports erfolgten in Deutschland, Verpackungsarbeiten wurden in St. Petersburg durchgeführt, gefolgt von der Beförderung vom Hafen St. Petersburg zum Endempfänger in Verkhnyaya Salda.

(2)

Da eine einmalige Zollabfertigung geplant war, mussten alle Lastwagen gleichzeitig an der Zielzollstelle eintreffen. Anstatt verschiedene Arten von Transportmitteln zu verwenden, beschlossen wir, ein Schiff von Hamburg nach St. Petersburg zu chartern, um alle Frachten des Projekts zu transportieren. Der von uns erhaltene Ladungsplan des Schiffes wurde genau eingehalten und überwacht.



(3)

Aufgrund unserer Erfahrungen bei solchen Projekttransporten haben wir dem Kunden vorgeschlagen, die Zollabfertigung in St. Petersburg abzuwickeln. Diese Entscheidung hat unserem Kunden ermöglicht, hohe Kosten für den Bau von Spezialräumlichkeiten in Verkhnyaya Salda für die Lagerung der gelieferten Ware ebenso wie die zusätzlichen Ausgaben für Lade-/Entladearbeiten und Leerlaufzeiten der Transportmittel zu vermeiden.

(4)

In St. Petersburg konnten wir die Zollabfertigung von 167 Positionen innerhalb von 24 Stunden im Online-Modus abschließen. Nach Ankunft des Schiffes in St. Petersburg wurde die Fracht in ein Hafengelände gelagert und von dort aus schrittweise zum Endempfänger transportiert. Die Verteilung der 1100 Tonnen Fracht auf Lastwagen lag ebenfalls in unserem Aufgabenbereich. Gemäß unseres Plans wurden die Lastwagen im Hafen von St. Petersburg beladen und für den Weitertransport vorbereitet. Neben dem Transport der Fracht umfasste unser Serviceangebot verschiedene zusätzliche Dienstleistungen zur Abwicklung der Zoll- und Transportdokumentation.



Projekt

LIEFERUNG EINER CHARGIERMASCHINE

Route: Deutschland – Russland

Fracht: Chargiermaschine

Abmessungen L/B/H:

1000 x 390 x 395 cm / 95 t



(1)

Im Februar 2021 erhielten wir einen Auftrag zur Beförderung einer großvolumigen Chargiermaschine von Deutschland in die Russische Föderation. Das Gesamtgewicht der Fracht betrug 500 Tonnen, und die Entfernung zum Bestimmungsort betrug etwa 4000 Kilometer. Die Fracht musste in Russland verzollt werden.

(2)

Die Wahl der optimalen Route hing von den Merkmalen der Fracht, ihren Abmessungen und den Besonderheiten des Bestimmungsortes ab. Für eine großvolumige Maschine mit den Abmessungen (LxBxH) von 1000 x 390 x 395 cm und einem Gewicht von 95 Tonnen gestaltete sich die Auswahl der optimalen Route besonders schwierig. Der Transport von der Stadt Gladbeck zum Hafen Antwerpen führte durch mehrere größere Siedlungen, bei denen wir die individuellen Merkmale der Straßen berücksichtigen mussten: die Qualität der Asphaltdecke, die Steigung, die Breite der Fahrbahn und alle Arten von Hindernissen.

(3)

Das Gewicht des Lastwagens bei der Beladung betrug 160 Tonnen, und wir standen vor dem Problem der hohen Gewichtsbelastung auf den Brückenüberführungen in Deutschland, von denen viele nicht mehr den modernen Standards entsprechen. Daher mussten wir eine Route wählen, die den Anforderungen an den Transport von überschweren und übergroßen Frachten entsprach.



(4)

Um eine Transportgenehmigung zu erhalten, verlangten die zuständigen Behörden von uns die Erstellung eines speziellen Roadbooks, das Informationen über die Lage von Verkehrsschildern, Ampeln, über die Straße verlaufende Stromleitungen und andere Details enthielt.

(5)

Auf einem genehmigten Streckenabschnitt mussten wir mit Hilfe eines beauftragten Unternehmens das Ampelsystem demontieren, das unmittelbar nach dem Passieren der Fracht wiederhergestellt wurde. Um die Fracht passieren zu lassen, musste die Stromversorgung eines nahegelegenen Unternehmens kurzzeitig unterbrochen werden.

(6)

In Antwerpen wurde diese großvolumige und überschwere Fracht auf eine Fähre verladen und kam nach 4 Tagen im Hafen von St. Petersburg an. Nach dem Umladen der Fracht auf spezielle Fahrzeuge setzten wir unsere Reise zum Ural fort.

Standard-Lkw wurden eine Woche später in Deutschland beladen, um sicherzustellen, dass alle Teile der Fracht gleichzeitig am Zollterminal im Ural eintreffen.



Projekt

MULTIMODALER TRANSPORT VON KUGELHÄHNEN NACH TURKMENISTAN

Route: Deutschland – Estland – Russland – Kasachstan – Turkmenistan

Fracht: Kugelhähne und Rückschlagventile

Transportmodi: LKW, Fähre, Bahn

Gesamtgewicht: 495,49 Tonnen

Abmessungen L/B/H: 785 x 330 x 312 cm / 30,5 Tonnen



(1)

Zur Umsetzung des Projekts wurden von uns sowohl die Möglichkeit eines Straßen- als auch eines Eisenbahntransports der Fracht nach Turkmenistan vorgeschlagen. Angesichts der Einreisebeschränkungen in Turkmenistan aufgrund der COVID-Epidemie sowie einer beträchtlichen Anzahl von Umladungen auf dem Transportweg entschied sich der Kunde für den Eisenbahntransport.

(2)

Um eine Überschreitung der seitlichen Abmessungen des Frachtstücks zu vermeiden, hatten wir gemeinsam mit dem Verpacker des Kunden die Verpackung modifiziert, was es uns ermöglichte, eine Transportgenehmigung für den Eisenbahntransport zu erhalten. Darüber hinaus wurde von uns ein Verladungs- und Befestigungsplan für jeden Wagen entwickelt, der von der Eisenbahngesellschaft erfolgreich genehmigt wurde.



(3)

Transport per LKW:

Fahrzeugtypen: Plane, Megatrailer, Niederflur-Anhänger
Verladeort: Kehl, Deutschland
Zielhafen: Hafen Lübeck, Deutschland
LKW-Anzahl: 21

(4)

Transport per Fähre:

Umladung vom LKW auf einen Rolltrailer mit anschließendem Verladen auf die Fähre nach Paldiski, Estland. Abfahrthafen: Lübeck, Deutschland
Ankunftshafen: Paldiski, Estland
Anzahl der Rolltrailer: 13

(5)

Transport per Eisenbahn:

Umladung und Befestigung der Fracht auf privaten Eisenbahnwagen gemäß Plan. Ausstellung des Eisenbahnfrachtbriefs (SGMS), tägliche Überwachung des Transports.
Abfahrthafen: Paldiski, Estland
Bestimmungsbahnhof: Garibat, Turkmenistan, Anev, Turkmenistan



Projekt

LIEFERUNG VON AUSRÜSTUNG NACH VERKHNYAYA SALDA

Route: Österreich – Russland

Fracht: Dreh- und
Fräsausrüstung

Gesamtgewicht: 110 Tonnen

Streckenlänge: 4000 km

**Abmessungen der einzelnen
Positionen L/B/H**

1070 x 425 x 435 cm / 69 t

1270 x 305 x 315 cm / 15 t

970 x 305 x 365 cm / 14 t

520 x 305 x 280 cm / 9 t



(1)

Unser Kunde hat uns beauftragt, einen Projekttransport von Österreich nach Russland durchzuführen. Obwohl das Gewicht der Drehmaschine einen Transport per LKW erlaubt hätte, machte die Höhe der Ladung von 435 cm dies unmöglich. Nach Überprüfung aller möglichen Optionen haben wir uns für den Transport auf Binnengewässern entschieden.

(2)

Um die Verladevorgänge zu vereinfachen, wurde die 69 Tonnen schwere Fracht in eine Holzkiste verpackt und nach Erhalt einer speziellen Transportgenehmigung zum Binnenhafen Linz, Österreich, geschickt. Da der Wasserstand bei der Ankunft zu niedrig war, konnten wir den Transport nicht sofort fortsetzen und mussten 5 Tage warten, bis der Wasserstand der Donau einen weiteren Transport ermöglichte.



(3)

Nach 17 Tagen Binnenschifffahrt hat die Ladung den Hafen von Antwerpen erreicht. Dort wurde die Kiste mit der Drehmaschine auf eine Fähre in Richtung St. Petersburg verladen. Es war wichtig, die Verladung und die Lieferfristen so zu planen, dass unserem Kunden keine zusätzlichen Kosten für Zwischenlagerung und Kranarbeiten entstanden.

(4)

Wir wussten, dass die Fähre einen Zwischenstopp im Seehafen Lübeck einlegen würde. Aufgrund hoher Kosten entschieden wir uns, 4 Kisten nicht per Binnenschiff, sondern per Lkw zum Hafen Lübeck zu transportieren. Dort wurden diese Kisten mit dem restlichen Teil der Ladung verbunden.

(5)

Von St. Petersburg aus haben wir mit Lastwagen innerhalb von 9 Tagen die gesamte Ausrüstung zum Empfänger transportiert. Das Projekt wurde im Juni 2020 zum vollen Zufriedenheit unseres Kunden abgeschlossen.



Projekt

LIEFERUNG VON INDUSTRIENLAGEN NACH USBEKISTAN

Route: EU-Länder – Usbekistan, Uchkuduk

Fracht: Ausrüstung für die Aufbereitung
von Golderz



(1)

Das Unternehmen Engineering Dobersek GmbH hat uns mit dem Transport von Ausrüstung und Komponenten im Rahmen des Projekts zum Bau einer Erzaufbereitungsanlage für die Goldproduktion in Usbekistan beauftragt. Das Gesamtvolumen der Lieferungen umfasste über 200 Transporteinheiten; hauptsächlich wurden Spezialzüge für den Transport von Schwerlast- und Übergrößengütern eingesetzt. Die Gesamtlänge der Transportstrecke betrug 5.500 km. Im Rahmen dieses Projekts wurden auch Containerzugtransporte aus China nach Usbekistan durchgeführt.

(2)

Die Beladungen der Ausrüstung erfolgten in Schweden, den Niederlanden, Belgien, Deutschland, der Schweiz, Italien, Österreich, Tschechien, Polen, der Russischen Föderation, der Türkei und China.



(3)

Aufgrund der besonderen Anforderungen der Transporte haben wir Zwischenlager in Deutschland, Polen, der Türkei und Weißrussland eingerichtet. Wir haben die Exportzollabfertigung gemäß den spezifischen Anforderungen verschiedener Länder, Kundenangaben und Akkreditivbedingungen durchgeführt. Tägliche Berichte über den Status aller laufenden Projekttransporte wurden erstellt.

(4)

Nach erfolgreicher Durchführung dieses Projekts setzte die Firma Engineering Doberschek GmbH die Zusammenarbeit mit uns in einem neuen Projekt zur Ausrüstungslieferung nach Udatschny, Republik Sacha (Jakutien), fort.



Projekt

ANLAGEN FÜR DIE BERGBAUINDUSTRIE

Route: Deutschland – Udatschny (Jakutien, Russland)

Fracht: Ausrüstung für Diamantengewinnung

Im Auftrag des deutschen Ingenieurunternehmens Doberschek GmbH haben wir die Lieferung von Standard- und Übergrößengütern an das Bergbau- und Aufbereitungskombinat in Udatschny, Jakutien, im Rahmen des Modernisierungsprogramms für die Gewinnungskapazitäten des weltweit größten Diamantenproduzenten "Alrosa" durchgeführt.



(1)

Die Lieferung von Gütern an diesen Ort, der sich auf dem Breitengrad des Polarkreises befindet, ist mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden, da der Lieferort keine ganzjährige direkte Straßenverbindung mit dem europäischen Teil Russlands hat. Während der Winterperiode erfolgt die Lieferung nach Ust-Kut mit dem Auto oder der Eisenbahn.

(2)

Anschließend werden die Frachtstücke auf Fahrzeuge mit erhöhter Geländegängigkeit umgeladen, die in der Lage sind, den sogenannten "Zimnik" – eine im Schnee und über gefrorene Flüsse geebene Straße, zu befahren. Während der Sommerperiode erfolgt die Lieferung der Güter von Ust-Kut per Flusstransport auf dem Fluss Lena nach Lensk und dann per Auto zum Entladeort.





(3)

Im Rahmen der Projektumsetzung wurden neben einer Vielzahl von Standardfrachten auch sperrige Metallkonstruktionen mit 3,75 m Breite und 2,70 m Höhe transportiert.

(4)

Wir führten folgende Aufgaben durch:

- Entwicklung und Abstimmung des Transportplans
- Auswahl der Transportmittel
- Versicherung und Beantragung erforderlicher Genehmigungen und Pässe
- Be- und Entladearbeiten
- Begleitung der Fracht entlang der gesamten Route

UNSER HAUPTSITZ:

SOVTRANSVTO DEUTSCHLAND GMBH INTERNATIONALE SPEDITION

Hanzestraße 95
51149 Köln
+49 2203 9257 0
info@sovtransavto.de

LKW-TRANSPORTE:

+49 2203 9257 123
export-koeln@sovtransavto.de

PROJEKT-, MULTIMODALE UND SCHIENENVERKEHRE:

+49 2203 9257 123
info@sovtransavto.de

UNSERE NIEDERLASSUNGEN:

FÜRSTENWALDE:

Lindenstraße 63 c
15517 Fürstenwalde
+49 3361 36525 0
info-berlin@sovtransavto.de

KIEL:

Ostufershafen 15
24149 Kiel
+49 431 218 34 11
info-kiel@sovtransavto.de

ASCHAFFENBURG:

Pappelweg 6
63741 Aschaffenburg
+49 6021 84827 0
info-aschaffenburg@sovtransavto.de



Unsere Partner





WWW.SOVTRANSVTO.DE