

ПОДЪЕМНАЯ СИЛА

УСТОЙЧИВЫЙ РОСТ КОНТЕЙНЕРНОГО РЫНКА В РОССИИ ПОЗВОЛЯЕТ ОПЕРАТОРАМ ТЕРМИНАЛОВ ЗАКУПАТЬ БОЛЬШОЕ КОЛИЧЕСТВО СОВРЕМЕННОЙ ПЕРЕГРУЗОЧНОЙ ТЕХНИКИ ПРЕИМУЩЕСТВЕННО У ЕВРОПЕЙСКИХ И КИТАЙСКИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ. НИКИТА СЕРГЕЕВ

Залог успешности современного контейнерного терминала — запас мощностей для одновременного хранения контейнеров на припортовом складе и достаточное количество современной техники для перегрузки контейнеров на различные виды транспорта — морской, железнодорожный, автомобильный. Более того, наличие эффективного контейнерного оборудования и автоматизация работы с грузом позволяют достичь высоких результатов даже на ограниченных площадях терминала. Скорость и синхронность работ по приему контейнеров в порту и их отправке за пределы терминала дают возможность освободить контейнерные площадки для новых партий груза и ускорить оборачиваемость контейнеров в порту — один из основных показателей эффективности работы терминала.

Поэтому потребность в новом крановом и перегрузочном оборудовании постоянно увеличивается, причем не только в России, промышленность которой существенно отстает по степени контейнеризации от других стран. В силу роста оборота всемирной торговли, который сохраняется несмотря на санкции, рост цен на топливо и нестабильность на валютных рынках, программы модернизации и обновления терминального оборудования не прекращаются практически ни на одном крупном терминале. Невзирая на дороговизну современных машин, напичканных электроникой, видеокамерами и разнообразными датчиками, владельцы терминалов активно приобретают новую специализированную технику, поскольку ее применение существенно повышает доходность их предприятий.

ТЯЖЕЛОВЕСНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ Наиболее важный элемент комплексной системы перегрузочного оборудования на терминале — причальные контейнерные краны типа STS (Ship-To-Shore), позволяющие загружать и разгружать морские контейнеровозы различных размеров. Самый маленький кран класса Panamax позволяет разгружать суда шириной 12–13 контейнерных рядов, самый большой — Super Post Panamax — суда шириной до 22 рядов контейнеров. Оборудование причала такими кранами (как правило, на крупных терминалах устанавливается несколько STS-перегрузателей для ускорения разгрузки судна по всей его длине) обходится операторам в десятки миллионов долларов, а их монтаж на терминале связан с сооружением специальной инфраструктуры для рельсового хода кранов вдоль причала.

Еще один тип крупной контейнерной техники, необходимой на терминале, — козловые краны типа RMG, которые тоже выполняются на рельсовом ходу и подходят для особо интенсивной работы с контейнерами, прежде всего для перегрузки с железнодорожного транспорта. Более дешевая альтернатива — контейнерный козловой кран RTG на пневматическом колесном ходу. Эксплуатация таких кранов не требует создания специальной рельсовой инфраструктуры на терминале, а высокая производительность и маневренность расширяют гибкость терминала в использовании ограниченного свободного пространства на загруженном складе.

Надежность тяжелого крана — одна из главных потребительских характеристик крупной контейнерной техники, а потому наибольшим спросом пользуется продукция ведущих европейских производителей — финского Konecranes, шведского Kalmar, немецкого Liebherr. Эти компании не только производят современные контейнерные краны, но и устанавливают на них системы автоматизации, которые объединяют практически все технологические цепочки обработки контейнерных грузов на терминале, а управляются порой одним человеком.

Бурное развитие контейнерных перевозок в Китае позволило появиться на свет и крупным конкурентам из Поднебесной — например, китайская корпорация ZPMC сегодня считается одним из мировых лидеров в поставке портового оборудования и занимает значительную долю глобального рынка. Контейнерные причальные



ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ КОЗЛОВЫЕ КОНТЕЙНЕРНЫЕ КРАНЫ ЗАСЛУЖИЛИ ХОРОШУЮ РЕПУТАЦИЮ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ

краны компании активно пользуются спросом у российских стивидорных компаний, которые активно реализуют инвестпрограммы по закупке и обновлению оборудования. Так, например, группа «ДелоПортс», управляющая терминалом НУТЭП в порту Новороссийска, в рамках инвестпроекта по строительству нового контейнерного причала заказала у ZPMC три крана STS на общую сумму более \$18 млн. Оборудование уже готово к поставке и будет монтироваться на новом причале компании в начале следующего года.

ПОКУПАЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЕ В России тоже есть крупный производитель больших кранов контейнерного типа — завод «Балткран» в Калининграде. По словам генерального директора «Балткрана» Олега Ермолаева, динамика поставок контейнерных кранов в текущем году по сравнению с прошлым значительно увеличилась. «В первую очередь это связано со строительством новых производств в России, где готовую продукцию планируют отправлять в контейнерах по железной дороге», — рассказывает он. — Также в этом году мы поставили и пустили в эксплуатацию контейнерный кран на железнодорожном ходу для нового контейнерного терминала в морском порту Владивостока». Всего за свою

историю с середины 1990-х годов «Балткран» изготовил около 200 контейнерных кранов различного типа. «Такого опыта нет ни у одного российского производителя», — гордится Олег Ермолаев.

Структура клиентской базы «Балткрана» разнообразна и постоянно меняется. «Если до 2014 года это были небольшие компании, то сегодня заказы размещают крупные нефтехимические холдинги, автосборочные предприятия, сама железная дорога», — отмечает новые тенденции на российском рынке Олег Ермолаев. Он признает, что калининградское предприятие не производит весь спектр техники для перегрузки контейнеров, но в сегментах контейнерных кранов на железнодорожном ходу доля предприятия на российском рынке превышает 80%, а не так давно на предприятии была запущена в серийное производство и новая модель крана RTG на пневмоколесном ходу.

В активе калининградского предприятия — поставки не только для российских предприятий, но и крупные контракты для зарубежья — США, Франции, Литвы. По словам Олега Ермолаева, «антироссийские санкции негативно повлияли на спрос на оборудование, была отложена реализация проектов в балтийских и некоторых других портах». Тем не менее у отечественной техники есть значительные преимущества, которые заключаются в отсутствии импортных таможенных пошлин и низкой стоимости оборудования по сравнению с европейскими аналогами. А рост курса доллара к рублю окажет только положительный эффект, поскольку заказчик оплачивает продукцию в рублях, отмечает Олег Ермолаев.

ПРАКТИКА МАЛЫХ ДЕЛ Кроме крупной крановой техники для перевозки и штабелирования контейнеров на внутренней территории терминала используется большое количество разнообразных контейнерных машин и погрузчиков, у каждого из которых есть свои особенности и предназначение. Наиболее распространенные из них — ричстакеры, которые имеют специальный захват для стандартных контейнеров и могут собрать или разобрать штабель из нескольких ярусов за считанные минуты. Высо-

кая мобильность этих машин, впрочем, нивелируется необходимостью значительного свободного пространства для работы ричстакера, чтобы не повредить при повороте с выпущенной стрелой манипулятора контейнеры с грузом или другое терминальное оборудование.

В условиях плотной загрузки склада на терминале очень удобны порталные контейнеровозы, способные самостоятельно перевезти контейнер в нужное место и собрать стопку из двух-трех ярусов. Например, в Первом контейнерном терминале в основу эффективной технологии положена работа автоконтейнеровозами типа straddle carrier (на российском отраслевом жаргоне — «табуретка»). Благодаря их возможностям и значительному количеству оператору удается обеспечить высокую скорость разгрузки судов с импортными контейнерами и очень плотную расстановку штабелей с контейнерами на складских территориях.

В мире существуют десятки производителей различных видов мобильной контейнерной техники, которые выпускаются тысячами единиц, но ни одного производителя российского происхождения в этом прибыльном сегменте оборудования нет. Несмотря на это и огромный потенциал российского логистического рынка, который необратимо движется в сторону контейнеризации, государство ни разу не разработало программ поддержки запуска подобных производств. А в это время иностранные конкуренты ушли настолько далеко вперед, что без господдержки за ними уже, судя по всему, не угнаться. ■

НАЛИЧИЕ ЭФФЕКТИВНОГО КОНТЕЙНЕРНОГО ОБОРУДОВАНИЯ И АВТОМАТИЗАЦИЯ РАБОТЫ С ГРУЗОМ ПОЗВОЛЯЮТ ДОСТИЧЬ ВЫСОКИХ РЕЗУЛЬТАТОВ ДАЖЕ НА ОГРАНИЧЕННЫХ ПЛОЩАДЯХ ТЕРМИНАЛА

