

# Наводим порядок на стройплощадках, или учимся считать деньги с ООО "КВ-партнер"

(Окончание. Начало на стр. 1)



## КОГДА МОЛОДОСТЬ — НЕ ПОРОК

На первый взгляд, биография холдинговой компании "Подъемные машины" ограничивается новейшей историей, стартовавшей в 2005 году. Однако присмотревшись более внимательно, можно отметить, что началом деятельности холдинговой компании стало вхождение в ее состав двух старейших российских промышленных гигантов: Соломбальского (ОАО "СМЗ") и Великолукского (ООО "Велмаш-С") машиностроительных заводов, основанных в 1929 и 1944 годах соответственно.

С самого начала своего существования ХК "Подъемные машины" заняла лидирующие позиции на рынке лесных гидравлических манипуляторов, став крупнейшим в России производителем в этой области. Закрепив свое ведущее положение в сфере техники для леса, холдинговая компания одновременно завоевала репутацию надежного поставщика подъемно-транспортного оборудования для различных отраслей экономики.

Если расположенный в Архангельской области Соломбальский завод в силу своей географии меньше знаком белорусским потребителям, то Великолукский машиностроительный завод прописался в нашей республике "давно и надолго".

## МЫ ВСЕГДА РЯДОМ

"Псковская область, можно сказать, соседка Беларуси. Они дружат испокон веков, — пояснил А. С. Шелестовский. — Поэтому гидроманипуляторы ООО "Велмаш-С" трудятся практически в каждом лесном хозяйстве нашей республики. Надо сказать, что поначалу завод был известен в Беларуси именно этой продукцией. Однако время не стоит на месте, и предприятие наладило выпуск техники, в частности подъемных механизмов, которая находит все большее применение в дорожном, гражданском и промышленном строительстве".

Одной из отличительных особенностей холдинговой компании, выгодно отличающей ее от других производителей подобной техники, является отлаженная система сервисного обслуживания, девиз которой можно сформулировать одним предложением: "Мы всегда рядом". Квалифицированный инженерно-технический персонал максимально быстро решает все возникающие у потребителя вопросы: от гарантийного и послегарантийного обслуживания до ремонта техники и поставки запасных частей. А официальный сервисный центр в Республике Беларусь — ООО "КВ-партнер", с недавнего времени ставший эксклюзивным представителем ООО "Велмаш-С" по продажам краноманипуляторных установок и "мультилифтов", налаживает также собственное производство спецтехники на базе транспортных средств ведущих отечественных производителей: МАЗ, МЗКТ, КамАЗ, УРАЛ, ГАЗ, МТЗ.

Впрочем, обо всем по порядку...

## "МУЛЬТИЛИФТ" ЗАМЕНИТ ПАРК МАШИН

На большинстве отечественных строек для сбора строительного мусора в лучшем случае используются контейнеры. В ряде же случаев "неаппетитные" горы просто разбросаны на земле, вызывая справедливые нарекания граждан и замечания уполномоченных органов. По мере накопления, мусор перегружается в специализированные машины и вывозится на мусороперерабатывающий завод или свалку.

В то же время в Европе сегодня широко применяется новая технология сбора мусора. За рубежом система "мультилифт" уже практически вытеснила машины и мусоровозы с порталным механизмом, которые еще буквально несколько лет назад царили на рынке.

Заслуженную популярность обретает данная схема и в мегаполисах Российской Федерации: Москве и Санкт-Петербурге. Там она основана на использовании "мультилифта" крюкового типа с гидравлическим приводом производства ООО "Велмаш-С" — МПР-1 и МПР-2.

Данная система захвата сейчас является самой популярной. Достоинств множество: время погрузки кузова на шасси снижается до 3-х минут (против 8...10 минут у "мультилифтов" с тросовым захватом), водителю не надо выходить из кабины для зацепления сменного кузова, двухсекционная стрела с крюковым захватом обеспечивает жесткую фиксацию кузова, за счет чего становится возможным увеличить эксплуатационную скорость автомобиля до 90 км/ч, угол подъема кузова 50° позволяет вести выгрузку самосвальным способом. Гидрофицированный привод позволяет устанавливать на автомобиль манипуляторы, что значительно расширяет сферу применения данных машин и повышает их универсальность.

Применение системы "мультилифт" с одной стороны, позволяет исключить затраты на работу погрузчиков, самосвалов и прочей многочисленной и

дорогостоящей техники, а также ее вынужденные простои. Для иллюстрации приведем пример, как организовывается вывоз мусора с использованием бункеров для сбора мусора и автомобиля с системой "мультилифт" и по "стандартной" технологии. При работе по первой схеме: на строительных площадках размещаются бункеры для сбора мусора. Вывоз бункеров и доставка мусора до места утилизации осуществляются одним автомобилем, оснащенным механизмом "мультилифт". Для обслуживания автомобиля, организации процесса загрузки бункера и его разгрузки достаточно одного водителя.

При работе по второй схеме необходимо: организовать место временного сбора и хранения мусора, организовать погрузку мусора в кузов автомобиля и его доставку до места утилизации. Даже при самой экономичной организации одним водителем обойтись никак нельзя — необходим еще и оператор погрузчика, который будет простаивать, пока водитель вывозит мусор к месту утилизации.

Сравнительные затраты на организацию вывоза мусора приведены в таблице.

СХЕМА 1		СХЕМА 2	
МПР-1 на шасси МАЗ 6303А8	230 млн	Погрузчик фронтальный колесный	150 млн
Бункер накопительный открытого типа	3 x 14 млн	Самосвал грузоподъемностью 10 тонн	3 x 100 млн
ИТОГО	272 млн	ИТОГО	450 млн
Водитель	1 человек	Водитель	4 человека

Немаловажно также, что схема 1 практически идеальна при строительстве в условиях существующей стесненной застройки, что на сегодняшний день не редкость.

## ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Нельзя сказать, что до настоящего времени белорусские строители совсем не были знакомы с преимуществами, которые дает оборудование "мультилифт". На рынке Беларуси ряд компаний работает с подобными механизмами. Однако, как правило, это "мультилифт" тросового типа, характеризующийся сравнительно небольшой грузоподъемностью.

ООО "Велмаш-С" в настоящий момент выпускает "мультилифт" крюкового типа с гидравлическим приводом четырех модификаций. Характеристики грузоподъемности приведены в таблице.

Технические характеристики	МПР-1	МПР-2	МПР-3	МПР-4
Грузоподъемность, кг	14000	18000	20000	5000
Время установки грузовой платформы, с	200	200	200	200
Время подъема/опускания, с	200/200	200/200	200/200	200/200
Максимальный угол подъема платформы, град	48	48	48	48
Габаритная длина, мм	5050	5620	6250	4100
Габаритная ширина, мм	1264	1264	1500	1190
Габаритная высота, мм	2120	2180	2200	1226

Учитывая надежность и потенциал рациональной техники, не удивительно, что в Год качества к оборудованию "мультилифт" интерес проявляют все больше серьезных подрядных организаций.

## И ДРУГИЕ ВАРИАНТЫ...

Необходимо еще раз подчеркнуть эксклюзивное преимущество "мультилифтов": на одном автомобиле могут транспортироваться модули различного назначения. Поэтому до сегодняшнего дня во многих областях грузовой перевозок данному механизму не найдено аналогов, которые могли хотя бы приблизиться по характеристикам к этому типу автомобилей. Вывоз строительного мусора — лишь один из вариантов его применения. Альтернативой может стать оснащение специализированным оборудованием, таким, например, как компрессор или бетономешалка. "Мультилифт" может привезти, допустим, топливозаправщик и в то же время увезти контейнер с песком. Уникальность таких автомобилей состоит в их универсальности, которая несравнима с другими типами строительной техники.

Подготовила Ольга Брянцева



ООО "КВ-партнер"  
223017, Минский район, пос. Гатово  
Тел.: + 375 (17) 503 55 58,  
+ 375 (44) 750 32 77  
E-mail: admin@kv-partner.com  
www.kv-partner.com

Своим появлением подъемно-транспортные системы, именуемые ныне "мультилифтами", обязаны развитию понтонных парков для Красной Армии в конце 1932 года. Именно тогда возникла идея установить лебедку, подвижную раму и роликовые опоры для удобства погрузки на грузовой автомобиль понтонов и полупонтонов, используемых для переправы через водную преграду.

Со временем подъемно-транспортные системы с тросовым захватом для горизонтального продольного перемещения грузов трансформировались в универсальную систему для перевозки кузовов различного назначения. В СССР эта система до 1978 года использовалась лишь в понтонно-мостовых парках (ПМП) войсковых частей и применялась лишь для механизации наведения переправ, пока не было налажено изготовление подъемно-транспортного оборудования с гидроприводом и крюковым захватом на шасси КамАЗ.

Основная идея, лежащая в основе "мультилифтов", это легкосъемный и быстро устанавливаемый на автомобиль кузов или грузовая кассета. Неоспоримым его преимуществом является снижение расходов на простой автопарка и специального оборудования в 2-3 раза по сравнению с применением обычных авто-транспортных средств, многовариантность использования кузовов различного назначения на одном шасси, а также возможность применения одного кузова на разных однотипных шасси.

В большинстве стран наибольшее распространение "мультилифты" получили сначала в сельской местности, где актуальны сезонные простои спецмашин, позже — в горном деле, коммунальном хозяйстве и строительстве.