



Стенд компании Ваумп на выставке СеМАТ

Рынок боковых погрузчиков в сравнении с другими рынками специальных машин достаточно узкий и консервативный. Исторически на нем оперируют три-четыре европейских производителя.

Боковые погрузчики Ваумп:

Техника, применение и концепции в новом измерении



В городе Кавайон (Италия) на озере Гарда находится крупнейший специализированный завод по производству боковых погрузчиков Ваумп, название которых во многих странах является синонимом бокового погрузчика. В России эксклюзивным дистрибьютором этого бренда является ЗАО «Компания инноваций и технологий». Управляющий директор компании Ваумп S.r.L. Клаус Пирпамер (Klaus Pirramer) делится своими мыслями о рынке, технике и перспективе развития рынка боковых погрузчиков, так как модели 2011 г. — это уже не просто погрузчики с широкой платформой, кабиной спереди и боковым расположением вил.

Общая емкость мирового рынка новых боковых погрузчиков в хорошие годы составляет около 900–1000 единиц. В 2009 г. рынок сократился до 500 машин в год, а в 2010-м — в мире было продано около 680 машин. Согласно прогнозам г-на Пирпамера, в 2011 г. рынок вырастет приблизительно до 750 единиц. Самыми популярными моделями в классе боковых погрузчиков являются машины грузоподъемностью от 3 до 6 т. Точные данные по продажам отдельных производителей получить трудно, но можно сказать, что компания Ваумп из Кавайона уверенно занимает первое место в мире среди производителей боковых погрузчиков.

Глобальное сокращение объема рынка затронуло и компанию Ваумп: заводу в Италии пришлось отложить инвестиции в новый окраочный цех и полигон для испытаний и направить их на новые технологии и инновации, которые были фейерверком продемонстрирова-



ны посетителям стенда Ваумп на крупнейшей в мире Международной выставке по управлению грузопотоками и логистике СеМАТ 2011 в Ганновере (ФРГ).

Несмотря на кризис компания Ваумп в последние два года очень много инвестировала, причем для внешних наблюдателей иногда это было незаметно сразу. Напри-

мер, собственная разработка — система управления запасными частями (State-of-the Art-EDV), которая была добавлена к системе управления ресурсами предприятия (EPR). Благодаря ей каждый дилер и дистрибьютор Ваумп может в режиме онлайн видеть и отслежи-



вать все производимые погрузчики, их компоненты, заказывать сервисные наборы на 500 моточасов или до 16 тыс. моточасов, а в случае возникновения вопросов получать информацию на родном языке в разделе помощи. Более 106 дилеров и дистрибьюторов по всему миру насчитывает мировая сеть распределения Ваумп. Это очень важный «программный фактор», говорит г-н К. Пирпамер: «В данный момент на рынке в эксплуатации находится более 10 тыс. единиц боковых погрузчиков, среди них немало таких, которые уже более 30 лет работают у наших покупателей. Мы являемся немецким по происхождению (здесь необходимо упомянуть о том, что завод Ваумп в Италии построил и основал Вольфганг Ваумп (Wolfgang Baumann), который и поныне находится у руля предприятия и является президентом группы) и итальянским по положению предприятием с инновационным духом развития. Это означает: если машина отгружена, то только после этого начинается настоящая работа с покупателем. Содержать боковые погрузчики в течение десятилетий в безупречном состоянии могут, пожалуй, немногие». Немногие покупатели и тем более немногие производители. Для этого в постоянной готовности на складе компании имеется в наличии более 30 тыс. «живых» запасных частей —



Уникальная опция на боковом дизельном погрузчике Ваумп — поворотная кабина



Первый сайдлоудер на топливных элементах

8 тыс. из них необходимы постоянно. Это означает, что 93% всех запчастей обязательно всегда имеется на складе завода-изготовителя, и если они заказаны до 16 ч, отгрузка осуществляется в этот же день.

И это работает! Ведь, например, другие производители боковых погрузчиков рассматривают тему запасных частей как второстепенную и из-за кризиса или по другим причинам не так активны в данном направлении, как производитель техники Ваумп.

Сейчас дилеры должны ожидать «свой» Ваумп около 12–14 недель на условиях ExW. В первую

очередь такие сроки изготовления складываются из-за спроса на новых быстрорастущих рынках сбыта России, Бразилии, Малайзии, а также старых — Англии или южных стран Европы. Конечно, «локомотивами» спроса являются Германия и Швейцария. Так, например, в этой маленькой альпийской стране этот бренд занимает 90% рынка, то есть в ней работают около 800 боковых погрузчиков Ваумп.

Хотя это звучит странно, таких же показателей Ваумп планирует достичь и у себя дома в Италии. «В данный момент в Италии у нас только 8 дилеров, но мы должны увеличить свое присутствие, при этом мы остаемся глобальным игроком с 90% экспортной составляющей. Мы не уделяли должного внимания привлекательному родному рынку, в ближайшее время эта ситуация изменится», — комментирует ситуацию управляющий директор компании. Очень стоящая задача, ведь после закрытия производства боковых погрузчиков



в фирме Fantuzzi многие бывшие клиенты этого конкурента остались наедине со своими проблемами.

Боковые погрузчики — это совсем непростые машины. Многие



узлы и агрегаты работают на стороне, где расположена водительская кабина; рама и мачта должны быть стабильными и выдвигаться вбок, тяжелые компоненты размещены сзади погрузчика, кроме этого для сохранности груза платформа изменяет угол наклона — в общем, в моделях Baumann очень много важных функций, которые десятилетиями подтверждали надежность этой техники. Казалось бы, как можно улучшить и без того безупречную конструкцию боковых погрузчиков?

Однако Baumann доказала, что является не просто пионером с более чем 40-летним опытом работы, но и инновационной компанией, вкладывающей немалые средства в разработку НИОКР. В преддверии интралогистической выставки CeMAT 2011 компания получила патент на новую систему выдвижения мачты на боковых погрузчиках. Вместо стандартных перекрестных цилиндров гидравлики Baumann предлагает принципиально новую систему, благодаря которой удалось достичь равномерного, плавного без рывков выдвижения мачты. Увеличилась скорость выдвижения мачты, а также удалось добиться более стабильного ее положения при большой высоте подъема. С середины 2011 г. данная система будет устанавливаться

на боковые погрузчики Baumann уже серийно.

В качестве еще одного простого и в то же время гениального решения можно привести поворотную кабину, установленную на боковом дизельном погрузчике Baumann GX 70 (г/п 7000 кг). Данная опция значительно облегчает работу оператора в узком проходе между стеллажами и исключает возможность ошибки. Кроме того, водителю теперь не требуется выезжать из прохода и разворачиваться, за счет чего можно сэкономить значительные складские площади и увеличить зону складирования и емкость хранения склада.

Компания Baumann всегда производила гораздо больше дизельных погрузчиков, чем аккумуляторных. Однако в последние годы продолжает усиливаться тренд роста спроса на электропогрузчики. С 2002 г. техника с АС-приводом (переменного тока) укрепила свои позиции в стандартном сегменте боковых погрузчиков г/п от 3 до 7 т на 15%, но г-н Пирпамер полагает, что к 2015 г. ее доля увеличится до 40%, поскольку в странах ЕС достаточно строгие законы и нормы. Опережая время, компания Baumann в 2011 г. выпускает первый в мире боковой электропогрузчик с топливными элементами. Водородное топливо значительно выгоднее традиционного, и 5 кВт элемента хватает для работы трех- или четырехтонного погрузчика. А примерно 3 кг водорода (цена около 5 евро за 1 кг) достаточно для односменной восьмичасовой работы электропогрузчика, что означает меньшие расходы (15 евро за смену) по сравнению с вариантом на дизельном топливе. Места для топливного бака, электроники управления и маленьких топливных элементов на боковом погрузчике недостаточно. Хотя Пирпамер пока не говорит о цене бокового погрузчика с топливными элементами — в данный момент она достаточно высока, но в любом случае эти модели уже можно купить. Ведь, как правило, при выводе на рынок любой новой техники действует общее правило: чем больше количество

произведенных машин, тем меньше цена за единицу.

Если спрос на электропогрузчики увеличивается с каждым годом, почему бы не изготавливать четырехходовой электропогрузчик? (Здесь нужно отметить, что компания Baumann производит четырехколесные боковые электропогрузчики с движением вперед и назад). На этот резонный вопрос Клаус Пирпамер отвечает так: «Мы занимаемся и этой задачей. Сейчас на рынке есть несколько производителей, предлагающих многоходовые



электропогрузчики. Кроме того, наша компания также постоянно получает запросы на такие машины». Лидером в производстве электрических погрузчиков с движением в четыре стороны является компания Hubtex, Германия, (ЗАО «Компания инноваций и технологий» — дистрибьютор Hubtex в России). «Сейчас в Италии уже продан первый боковой четырехтонный многоходовой боковой электропогрузчик, произведенный на нашем заводе. Мы собираем опыт и вскоре в нашей программе поставок будут изменения. Остальное пусть будет «приятным» сюрпризом для конкурентов».

В странах с традиционно холодными зимами и суровыми погодными условиями для эксплуатации техники на улице и открытых площадках, а также в режиме улица—склад для обработки длинномерных грузов идеально подходят дизельные боковые погрузчики. Как же быть с новыми экологическими нормами? Например, с 2013 г. в Швейцарии двигатели, соответствующие нормам Euro 5, —

обязательное требование на все машины, включая б/у погрузчики. Компания Baumann уже сегодня дает ответ на новые вызовы времени и предлагает готовое серийное решение в виде нового дизельного двигателя VM Detroit и интегрированного фильтра тонкой очистки на боковых погрузчиках, что уже сегодня соответствует указанным нормам. Таким образом, эксплуатировать такой погрузчик в цеху, на складе или производстве безопасно для здоровья людей, а выезжать на улицу на четырех колесах большого диаметра удобно независимо от качества дорожного полотна и суровых погодных условий.

Сегодня Baumann S.r.L. является крупнейшим и единственным в мире предприятием, которое выпускает серийно только боковые погрузчики г/п от 3 до 50 т. Так, например, недавно ею были изготовлены 35-тонные боковые погрузчики для обработки контейнеров.

Для компании с экспортной составляющей около 90% всегда актуален вопрос: где же еще найти рын-



ки для своего роста? Европа, как и раньше, останется для нее ключевым рынком, неплохо продвигается импорт в США (Baumann с 1983 г. поставила туда более 350 боковых машин), и этот рынок далек от насыщения, поскольку в регионе нет местных производителей боковых погрузчиков. Все же намного важнее для компании Baumann рынки Турции, Чили, Южной Кореи, Индии, индустриальных стран Европы и, конечно, России, где с 2005 г.

эксклюзивно представляет ее боковые погрузчики, осуществляет поставки новой, б/у техники и оригинальных запасных частей к ней, производит обслуживание и сервис ЗАО «Компания инноваций и технологий».

Компания Baumann с уверенностью смотрит в будущее, постоянно развиваясь и предлагая своим покупателям инновационные решения в сфере обработки длинномерных грузов боковыми погрузчиками. **СТ**

Комплексное оснащение складов и предприятий в России

КОМПАНИЯ ИННОВАЦИЙ И ТЕХНОЛОГИЙ

- Большегрузные погрузчики, ричтакеры
- Погрузчики, электропогрузчики, автопогрузчики
- Складская техника, штабелеры, ричтраки, тележки
- Многоходовые, четырехходовые, боковые погрузчики
- Фронтальные, телескопические погрузчики, минипогрузчики
- Автоматизированные складские системы, автоматические склады
- Грузоподъемное оборудование, магнитные захваты
- Поломоечные, подметальные машины, пылесосы
- Складское оборудование, стеллажи, архивы
- Пластиковые поддоны, ящики, контейнеры
- Складские, офисные, морские контейнеры

Тольятти: (8482) 73-51-21, 73-51-22
Москва: (495) 505-89-15

www.kiit.ru e-mail: office@it-comp.ru

linpackiit.ru neusonkramer.kiit.ru