

Техническое перевооружение морских и речных портов РФ новыми портальными кранами

Актуальность вопроса обновления кранового хозяйства портов остается неизменной и, в особенности, после решения Правительства РФ о развитии транспортной структуры внутренних транзитных перевозок массовых грузов по территории России по направлениям Запад-Восток.

Общеизвестно, что водный транспорт на сегодняшнее время является самым экономичным для перевозки массовых грузов, а их перегрузка в портах на ж/д и авто транспорт более 75% объема производится

портальными кранами

Очевидно, что производительность портов в большей части зависит от эффективности портового кранового хозяйства, износ которого составляет более 95%, а средний возраст кранов - более 25 лет, около 50% затрат на содержание кранов уходит на аварийные ремонты.

Для нормальной окупаемости крана в течение 6-7 лет его загрузка по времени должна быть не менее 70% поэтому целесообразно устанавливать новые **портальные краны** на причальных стенках (пирсах) с постоянным грузопотоком, близким расположением ж/д линии и разгрузочной площадки для автотранспорта .

Современные причальные линии портов стран Запада и Востока имеют большие протяженность и площади для складирования грузов, поэтому там эффективно применяются **портальные** и **мобильные** **портальные краны** на пневмоколесном ходу с гидравлическим опорным устройством. Мобильные **портальные краны** в новых портах имеют коэффициент использования до 0,8 в то время как средний коэффициент по отрасли не более 0,3.

Учитывая, что большая часть портов РФ не подвергалась техническому перевооружению почти 25 лет, то и в ближайшее время целесообразно производить замену старых кранов на новые

портальные краны

на рельсах с кабельным эл/питанием, эл/гидравлическим приводом и прямой стрелой.

Такие универсальные краны хорошо зарекомендовали себя в работе по перегрузке массовых грузов в крюковом и в грейферном режимах, а также и при перегрузке контейнеров. Однако, в каждом конкретном случае необходимо технико-экономическое обоснование эффективности применения определенного типа **портальног**
о крана на
перегрузке одностипных грузов с учетом необходимой его мобильности в заданной рабочей зоне.

Основными критериями эффективности портального крана являются характеристики :

- грузоподъемность
- вылет стрелы
- масса крана
- скорость подъема, поворота, движения
- режим работы с навесным оборудованием
- отношение массы крана к его грузоподъемности (металлоемкость конструкции)
- мобильность
- стоимость эксплуатации и обслуживания

Из множества критериев особенно важным является удельная масса крана на одну тонну грузоподъемности, которая у лучших производителей достигает 5-3т.масс/т.гр для портальных кранов на рельсах, а также (как следствие) нагрузка на ходовое колесо понижающаяся до 18-20т/колесо. Этот показатель определяет технический уровень конструкции и оборудования в составе объекта-крана.

Масса **портального крана** определяет не только энергопотребление на грузовые операции и перемещение всего крана, но и затраты на ремонты и обслуживание , на монтаж и ремонт рельсовых путей, капитальных конструкций причала.

Крановая установка хорошо отработанной конструкции может быть унифицирована по ряду типоразмеров и грузоподъемности и устанавливаться на различные виды опор:

- крановая установка на стационарной опоре – стационарный кран (Устанавливается жестко на причале, на палубе ПБУ, на перегрузочной площадке)

- крановая установка на понтоне, на судне – плавкран (Устанавливается жестко на причале, на палубе судна, на перегрузочной барже)

- крановая установка на подвижном портале -портальный кран на рельсах (Устанавливается на портале с движением на стальных колесах по рельсам, с электрогидравлическим приводом , на причальной стенке или перегрузочной площадке)

С развитием контейнерных перевозок широкое распространение получили специализированные **портальные** и **козловые краны** с универсальным захватным устройством для перегрузки контейнеров стандартных размеров, для повышения мобильности контейнерные краны производятся не только с движением по рельсам, но и на пневмоколесном ходу с поворотом травес на 90 градусов. Приводы могут быть автономные дизель-электрические, а также и с электропитанием на кабельный барабан крана от колонки.

- [**Модель 242HSB 100-60-00**](#)

- [**Модель GWT-00A**](#)

- [**Модель 242HSB 15-30-00**](#)
- [**Модель SWL 20 T 36 M**](#)
- [**Модель SWL 16T/8-32M**](#)
- [**Модель SWL 20T36M с доп. гаком**](#)

- [**Модель SWL 40T36M**](#)

- [**Модель SWL 30T/8-32M**](#)

Что еще интересует пользователей, посетивших эту страницу

- [**Оборудование помещений**](#)

- [**Шламовые насосы**](#)

- [**Шлюпбалки для спасательных шлюпок**](#)

- [Туннельные подруливающие устройства](#)

- [Судовые краны с жесткой стрелой](#)

- [Судовые искровзрывобезопасные краны](#)

- [Судовые двери](#)

- [Окна и иллюминаторы](#)

- [Судовые окна](#)

- [Водонепроницаемые двери](#)
- [Судовые краны из композитных материалов](#)

- [Винторулевые колонки](#)

- [Туннельные подруливающие устройства](#)

+7 (812)305-34-73

www.drackar.ru