

авто парк

5КОЛ

КРУГ ПОЧЕТА

ФЕСТИВАЛЬ
«РЕТРОРЕЙС»



ЭКОНОМИКА
ИНДЕКСАЦИЯ
УТИЛИЗАЦИОННОГО СБОРА

ЭКСПЛУАТАЦИЯ
FAW J7

СПЕЦТЕХНИКА
КАРЬЕРНЫЙ
САМОСВАЛ
LGMG CMT96



ЗВЕЗДЫ В СЕРЕБРЕ

DAYUN V9 4X2

ТЕСТ
«ВАЛДАЙ 8» ●
DONGFENG
CAPTAIN-T



ТРАНСПОРТ КАК ИСКУССТВО
ВЫСТАВКА HAUSMESSE 2023



Реклама

121T

ШИНА ДЛЯ
ПРИЦЕПНОЙ ОСИ



M+S

РАЗМЕР	ИН/ИС
215/75R 17.5	138/135J
235/75R 17.5	143/141 (145F)
265/70R 19.5	143/141



Carbon Disclosure Project*
* Проект раскрытия информации об углероде

YOKOHAMA

www.yokohama.ru

ООО «ЙОКОХАМА РУС», ОГРН 1055003311521
141407, Московская область, г. Химки, ул. Панфилова, дом 19, стр. 1, этаж 3



Мы в TELEGRAM
@FIFTHKOLESOMAGAZINE

Редакция не несет ответственности
за содержание рекламы.

Использование любых материалов из журнала,
включая дизайнерские разработки,
возможно только после согласования с редакцией.

Издание распространяется прямой рассылкой
и по подписке. Цена свободная.

ДАТА ВЫХОДА В СВЕТ 20.07.2023

16+

ПРОЦЕДУРА НЕВОЗВРАТА

ГОСУДА ПРИНЯЛА ЗАКОН О ЗАДЕРЖАНИИ АВТОМОБИЛЕЙ ИНОСТРАННЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ДО УПЛАТЫ ШТРАФА. ПРИНЯТИЕ ЗАКОНОПРОЕКТА ПОЗВОЛИТ ОБЕСПЕЧИТЬ СОБЛЮЖДЕНИЕ ПРИНЦИПА НЕОТВРАТИМОСТИ НАКАЗАНИЯ, СЧИТАЮТ В МИНТРАНСЕ.

Автомобили, принадлежащие иностранным перевозчикам, смогут задерживать за неуплату штрафов, а их водителей штрафовать на сумму до 400 тыс. рублей за превышение габаритов. Согласно ныне действующим правилам, задержание автомобилей при их выезде с территории страны возможно, если был нарушен запрет на проезд грузовых транспортных средств, не внесенная плата за возмещение вреда автодорогам.

Минтранс предложил существенно расширить список нарушений. Новый закон, поддержанный Госдумой, наделяет Ространснадзор правом блокировать транспортные средства иностранных перевозчиков в случае неуплаты ими любых штрафов за нарушения в области дорожного движения. Это может быть, например, управление без тахографа, нарушение режима труда и отдыха.

Закон гласит, что задержание транспортного средства производится при помощи блокирующих устройств.

Таким образом, автомобиль смогут задерживать за нарушения — вплоть до уплаты административного штрафа.

Как заявил депутатам замминистра транспорта Дмитрий Зверев, проект разработан в соответствии с поручением президента РФ и направлен на обеспечение неотвратимости наказания иностранных перевозчиков за нарушения законодательства РФ в области безопасности дорожного движения. Он уточнил, что уплата штрафов, согласно новому закону, должна быть осуществлена иностранным перевозчиком не по общему правилу (в течение 60 дней), а до выезда транспортного средства с территории РФ.

Принятие законопроекта позволит обеспечить соблюдение принципа неотвратимости наказания, резюмировал он.

«Законопроект действительно устраняет лазейку для недобросовестных иностранных перевозчиков, которые избегают уплаты штрафов за совершение на принадлежащих им автомобилях административных правонарушений на территории нашей страны», — подтвердил член думского комитета по законодательству и госстроительству Александр Тетердинко.

Авторы законопроекта отмечают, что в 2020 году Ространснадзор наложил на иностранных перевозчиков штрафы на 588 млн рублей, а выискал — 405 млн рублей (68%). В 2016–2019 годах собираемость была на уровне от 72 до 74%. Госавтоинспекция в 2020 году выявила 783 тыс. нарушений правил дорожного движения водителями при управлении автомобилями с иностранными регистрационными знаками.

Кроме того, документ вводит штрафы за превышение допустимых габаритов транс-



МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ,
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

портного средства, принадлежащего иностранному перевозчику. Максимальный размер штрафа 400 тыс. рублей назначается при превышении габаритов на величину более 50 см.

Ранее правительство РФ ввело запрет на грузоперевозки польскими фурами по территории России. Исключение сделано только для критически важных товаров, например лекарственных средств и медицинских изделий.

Принятое решение — продолжение истории российско-польских взаимных запретов. Напомним, что Госдума 23 мая единогласно проголосовала за принятие мер против польских автоперевозчиков. Меры были предложены в качестве ответа на антироссийские шаги, причем не только в транспортной сфере. Депутаты настаивали на том, чтобы разрешить польским компаниям въезд только до ближайшего к границе терминала для перецепки груза.

По оценке парламентариев, в результате принятия решения Польша потеряет 8,5 млрд евро доходов. Спрогнозировано банкротство 2 тыс. польских компаний и сложность с работой у 20 тыс. польских дальнობойщиков. Правда, депутаты не упоминали исключения, которые указаны в итоговом решении.

Напомним, что Варшава опередила меры от российского кабмина и ответила на угрозу ввода ограничений. 1 июня Польша ввела полный запрет на проезд через границу белорусских и российских автопоездов. Однако в правительстве РФ тогда не увидели последствий от польского табу: по словам вице-преьера и главы Минпромторга Дениса Мантурова, это формальный запрет, который просто фиксирует уже свершившееся действие.



«ВАЛДАЙ 8»

32

ТЕСТ



DAYUN V9 4X2

36

ТЕСТ



ОТКРЫТИЕ ЭЛЕКТРОБУСНОГО ПАРКА «МИТИНО»

48

СОБЫТИЕ

НОВОСТИ



4

НОВОСТИ

12

ВЫСТАВКА HAUSMESSE 2023

18

ВЫСТАВКА «ИННОПРОМ 2023»

СОБЫТИЕ

БИЗНЕС



22

«АВИТО СПЕЦТЕХНИКА»

КОНФЕРЕНЦИЯ

26

ИНДЕКСАЦИЯ УТИЛИЗАЦИОННОГО СБОРА

ЭКОНОМИКА

ГРУЗОВИКИ



32

«ВАЛДАЙ 8»

ТЕСТ

36

DAYUN V9 4X2

ТЕСТ

40

DONGFENG CAPTAIN-T

ТЕСТ

44

JMC VIGUS

ТЕСТ

АВТОБУСЫ



48

ОТКРЫТИЕ ЭЛЕКТРОБУСНОГО ПАРКА «МИТИНО»

СОБЫТИЕ



Реклама

СТРАТЕГИЯ ВАШЕГО УСПЕХА



DAYUN



+7 499 709 77 00
www.dayunrussia.ru
Компания ДАЮН-РУС официальный
дистрибьютор DAYUN в России и ЕАЭС



САМОСВАЛ LGMG CMT96

52

ЗНАКОМСТВО

СПЕЦТЕХНИКА



52

САМОСВАЛ LGMG CMT96

ЗНАКОМСТВО

54

АВТОЛАВКА «ВАЛДАЙ NEXT»

ОБЗОР

ПРИЦЕПЫ



56

ПРИЦЕПНАЯ ТЕХНИКА НА СТТ ЭХРО

ОБЗОР



ПРИЦЕПНАЯ ТЕХНИКА НА СТТ ЭХРО

56

ОБЗОР

ЭКСПЛУАТАЦИЯ



64

FAW J7

РЕСУРС

АВТОМЕХАНИКА



66

НОВОСТИ

68

КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА ТОПЛИВА

ОБЗОР

72

ВЫСТАВКА СТО ЭХРО

ОБЗОР

76

КАЧЕСТВО МЕТАЛЛА В РОССИИ

ПРОИЗВОДСТВО



ФЕСТИВАЛЬ «РЕТРОРЕЙС»

78

ИСТОРИЯ

ЭКСКУРС



78

ФЕСТИВАЛЬ «РЕТРОРЕЙС»

ИСТОРИЯ

КРАНЫ-МАНИПУЛЯТОРЫ



АВТОГИДРОПОДЪЕМНИКИ



ЭВАКУАТОРЫ И АВТОВОЗЫ



КОММЕРЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ



- БОЛЕЕ 400 МОДЕЛЕЙ СПЕЦТЕХНИКИ - СЕРВИС ПО ВСЕЙ РОССИИ И В СТРАНАХ СНГ - ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ: (831) 22-99-727

Реклама



ОТ МАЛОГО К СРЕДНЕМУ

Dongfeng Motor сообщает о выводе на рынок России среднетоннажных шасси, адаптированных для климатических условий регионов страны. Среднетоннажники китайской компании Dongfeng представлены в России широкой линейкой модификаций весом от 3 до 13 тонн. Сейчас на российском рынке доступны шесть среднетоннажных грузовиков, любой из которых может быть укомплектован одним из 22 вариантов надстроек для шасси. Все грузовики Dongfeng штатно укомплектованы кондиционером и круиз-контролем. Бортовая платформа, изотермический фургон, самосвал, эвакуатор и множество других вариаций — автомобили уже получили Одобрение транспортного средства у кузовостроителей. Официальный дистрибьютор «Дунфэн Трак Рус» заявил, что марка Dongfeng планирует прочно обосноваться на рынке грузового коммерческого транспорта России и реализовать до конца года две тысячи шасси. Напомним, на выставке COMvex нижегородский кузовостроитель «Чайка Сервис» представил самосвал, построенный на базе среднетоннажника Dongfeng C120.



БЕЛОРУСЫ ВПЕРЕДИ

Белорус Сергей Вязович на МАЗе впервые выиграл ралли «Шелковый путь», оставив позади гонщиков «КАМАЗ-мастера». Организаторы ралли «Шелковый путь» опубликовали данные о пенализации за восьмой этап гонки. За нарушение правила нейтрализации Дмитрий Сотников получил штраф — 3 минуты 6 секунд. Таким образом, экипаж команды «КАМАЗ-мастер» по итогам восьмого этапа переместился с первого места на третье, а победителем дня в грузовом зачете стал Андрей Каргинов, которому в субботу пришлось открывать 118-километровый спецучасток.

Лидеры всех зачетов, кроме грузового, перед стартом девятого этапа обеспечили себе серьезное преимущество и могли ехать в спокойном темпе и без лишнего риска упустить победу на последних километрах гоночного марафона.

Единственная интрига тринадцатого издания ралли сохранилась в грузовом зачете. Экипажу Андрея Каргинова нужно было рассчитывать не только на свое безошибочное прохождение тяжелейшего отрезка, но и на помарки занимавшего первое место Сергея Вязовича на МАЗе. Десять минут отставания на скользкой от дождя черноземной трассе, полной луж, бродов и грязевых ловушек, отыграть было непросто — грузовик команды «КАМАЗ-мастер» под номером 301 вынужден был «рисовать» дорогу для всех остальных участников ралли.

В итоге экипаж Каргинова допустил незначительные ошибки в навигации, а также проколел переднее колесо. На финише гонщики из Набережных Челнов показали только седьмой результат дня и потеряли вторую позицию в генеральной классификации.



ОТКРЫТ ВОСТОЧНЫЙ ФИЛИАЛ

ТРАСКО открыла филиал во Владивостоке. Новый филиал в Дальневосточном федеральном округе стал двадцать вторым офисом транспортно-логистического оператора на территории России. Основными предпосылками для появления филиала стали значительное увеличение грузопотока через Дальний Восток всеми видами транспорта, а также необходимость обеспечения бесперебойного логистического сервиса на территории России.

Первые месяцы новый офис в столице округа будет оказывать услуги филиалам из других временных зон, займется упрочением контактов с подрядчиками на местах, а затем будет осуществлять работу с клиентами по всему набору транспортных услуг и таможенного оформления.

В настоящий момент структура компании включает в себя более чем два десятка офисов в России, а также дочерние компании в Республике Беларусь и Польше. На территории РФ транспортно-логистический оператор представлен практически во всех часовых поясах, что позволяет обеспечить заказчиков бесшовным клиентским опытом в сфере грузоперевозок. С 2022 года ТРАСКО осуществляет активную работу на внутрироссийском, азиатском, ближневосточном и рынке стран СНГ.

■ Спрос на грузовые автоперевозки в России вырос на 61%, увеличение стоимости составило до 38%. Об этом пишет издание «Коммерсант» со ссылкой на расчеты биржи ATI.SU. Число заявок из стран Европы резко упало, но выросло из Белоруссии (до 80%), Китая (на 85%) и Монголии (на 139%). Экспортные перевозки сократились на всех европейских направлениях, наибольший рост показали Турция, Узбекистан, Казахстан и Китай. Как отметили в ATI.SU, ставки на международные перевозки почти не увеличились. Увеличение спроса объясняется ускорением процессов импортозамещения и перестройки производственных цепочек, полагает основатель ATI.SU Святослав Вильде. По данным компании, в международных грузоперевозках спрос вырос только на 30%, в экспортных направлениях не превысив 3%. Ожидается, что третий квартал будет спокойным. Но в четвертом квартале ставки могут увеличиться на 10–15% из-за роста спроса в преддверии новогодних праздников. В свою очередь, транспортным компаниям потребуется время для адаптации и перестройки бизнес-моделей, в том числе в связи со значительным удорожанием техники.

■ За июнь 2023 года в России было реализовано 12 823 новых грузовых автомобиля, что в 2,2 раза больше, чем за тот же месяц прошлого года. Об этом сообщают эксперты агентства АВТОСТАТ со ссылкой на данные АО «ППК» и с учетом собственной сегментации. Лидером рынка грузовиков остается отечественная марка КАМАЗ, доля которой в первый месяц лета снизилась до 22,4% (год назад она составляла 40,1%). По итогам июня в России было реализовано 2873 новых КАМАЗа. Далее следуют пять китайских брендов — Sitrak (2175 шт.), Shacman (1993 шт.), FAW (1363 шт.), Foton (703 шт.) и Howo (607 шт.). Из них только у Shacman и Howo доля уменьшилась, а у остальных — увеличилась. В модельном рейтинге первую позицию сохраняет Sitrak C7H, которому в июне принадлежит шестая часть рынка. Следующие четыре строчки в рейтинге занимают его «соотечественники», а именно: FAW CA3310 (886 шт.), Shacman SX3318 (733 шт.), Foton BJ4189 (647 шт.) и Shacman SX3258 (639 шт.). Отечественные модели (три КАМАЗа и «Газон Next») оказываются за пределами топ-5.

comtrans

Международная выставка коммерческих автомобилей

Россия, Москва,
ЦВК «Экспоцентр» на Красной Пресне

05 – 08/09/2023

www.comtransexpo.ru

Реклама, 16+

Реклама

ПРОМОКОД
для БЕСПЛАТНОГО посещения:

comtrans2129

Организаторы:



Место проведения:



**авто
парк**
5 КОЛЕСО

**НАИБОЛЕЕ
ЗНАЧИМЫЕ
ВЫСТАВКИ В РФ
И ЗА РУБЕЖОМ**

ЛЕСОРУБ XXI ВЕКА

Международная выставка лесных и дорожных машин

9–12 августа, Архангельская обл., Устьянский р-н

MIMS AUTOMOBILITY MOSCOW

Международная выставка запчастей, автокомпонентов, оборудования и товаров для технического обслуживания автомобиля

21–24 августа, ЦВК «Экспоцентр», Москва

ИНТЕРАВТО

Международная выставка автомобильной индустрии

22–25 августа, МВЦ «Крокус Экспо», Москва

COMTRANS

Международная выставка коммерческих автомобилей

5–8 сентября, ЦВК «Экспоцентр», Москва

SEMAT RUSSIA

Международная выставка складской техники

19–21 сентября, МВЦ «Крокус Экспо», Москва

CITYBUS 2023

Российский автобусный салон

27–29 сентября, ЦВК «Экспоцентр», Москва

ИНТЕРПОЛИТЕХ

Международная выставка средств обеспечения безопасности государства

17–19 октября, ВДНХ, Москва

GASSUF

Международная выставка газобаллонного, газозаправочного оборудования и техники на газомоторном топливе

24–26 октября, МВЦ «Крокус Экспо», Москва

ПРОИЗВОДСТВО И РЫНОК СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ

XVIII Международная конференция

9–10 ноября, Москва



С НУЛЕВЫМ АВАНСОМ

ГК «Современные транспортные технологии» и компания «Балтийский лизинг» запустили подписку на автомобили бренда ГАЗ. Предложение действует до конца текущего года и распространяется на модели «Газель Бизнес», «Соболь Бизнес», «Газель Next», «Газель NN» и «Соболь NN». В рамках программы покупатели смогут получить в пользование автомобили марки ГАЗ на срок до 5 лет с нулевым авансом и полностью оплаченным сервисным обслуживанием. В платеж включены затраты по регистрации автомобиля, оформление страховых полисов ОСАГО и КАСКО, уплата транспортного налога, а также стоимость проведения регламентных ТО, шинного сервиса и приобретения сезонной резины. Финансирование сделок осуществляется в экспресс-режиме по технологии операционной аренды для юридических лиц и ИП. При оформлении подписки ежемесячный платеж клиента, даже с учетом существенных расходов по обслуживанию автомобиля в течение всего срока сделки, будет ниже, чем по договору традиционного финансового лизинга. Стоит отметить, что в рамках программы можно приобрести не один, а сразу несколько автомобилей. Воспользоваться предложением можно в одном из дилерских центров бренда или в любом филиале «Балтийского лизинга».



ПРОШЛОЕ И НАСТОЯЩЕЕ

Правительство Республики Татарстан продолжает реализацию республиканской программы по обеспечению сельских жителей товарами первой необходимости. Министр сельского хозяйства и продовольствия Республики Татарстан Марат Зяббаров вручил ключи от 16 автолавок руководителям потребительских обществ и кооперативов региона.

Техника марки ВИС на базе Lada Granta специально изготовлена под нужды кооператоров и оснащена необходимым оборудованием для доставки товаров и продуктов в отдаленные районы. Ежегодно возмещается часть затрат по доставке товаров в отдельные населенные пункты в размере 75 млн рублей. В настоящее время 126 автомобилей потребительских обществ обеспечивают выездную торговлю в сельской местности. Автолавками обслуживаются 1148 населенных пунктов. За 2022 год общий товарооборот автолавок составил 371 млн рублей.

Церемонии вручения новых объектов мобильной торговли предшествовало открытие монумента легендарному отечественному автомобилю ГАЗ-51, который еще в тридцатые годы прошлого столетия стал первым автомобилем по доставке продукции первой необходимости в удаленные сельские поселения и сегодня фактически является прототипом современной автолавки. К слову, до недавнего времени на всем постсоветском пространстве был всего один памятник автолавке. Он установлен в белорусском городке Столин у въезда в автопарк местного райпо.





РЕКОРД ЗАФИКСИРОВАН

Фургон Iveco с электродвигателем попал в Книгу рекордов Гиннеса. Судьи зафиксировали «самый тяжелый вес, буксируемый электроприводным фургоном». Iveco eDaily буксировал грузовик X-Way Strator с прицепом, груженным землеройной машиной Collard Group и дополнительным балластом массой 5 тонн. В сцепке также стояли самосвал Iveco X-Way 8x4 и аэродромная пожарная машина. Фургон должен был тянуть эту колонну автомобилей полной массой 153,58 тонны на 100 футов (30,5 м), чтобы попасть в Книгу рекордов Гиннеса. Полная масса тягача составляла 3,5 тонны.

eDaily доступен с одной, двумя или тремя модульными батареями емкостью от 37 до 111 кВт·ч. Его центрально расположенный электродвигатель развивает мощность 140 кВт и крутящий момент 400 Нм. Запас хода составляет до 400 км в городском цикле WLTP. Покупатели могут выбирать из нескольких вариантов полной массы автомобиля, в том числе до 7,2 тонны. Доступны конфигурации кузова с грузовым фургоном, кабиной экипажа, капотом шасси, вырезом и кузовом для перевозки людей.

Iveco привлекла Адама Бишопа, самого сильного человека Великобритании, чтобы управлять eDaily для попытки установления мирового рекорда. Трюк проводился в аэропорту Блэкбуш в Суррее, Англия, потому что взлетно-посадочные полосы, поверхность и уклон соответствовали правилам Книги рекордов Гиннеса.



С ПОПОЛНЕНИЕМ

«Соллерс» объявляет о пополнении семейства автомобилей Sollers Atlant вариантами на базе шасси с надстройками. Модельный ряд Sollers Atlant дополнили промтоварные и изотермические фургоны, бортовые версии, а также фургоны-рефрижераторы.

Коммерческие автомобили на базе шасси — одни из самых покупаемых и кастомизируемых версий в сегменте LCV.

Автомобили представлены тремя вариантами длины, полная масса составляет 3,5 либо 4,2 тонны. Размер грузового отсека фургонов Atlant варьируется от 14 до 17,5 м³, что позволяет разместить в автомобилях до 8 европалет. Фургоны комплектуются 2,7-литровым дизелем мощностью 150 л. с. и крутящим моментом 355 Нм. Все автомобили в базовой комплектации имеют внушительный перечень оснащения, включающий кондиционер, аудиосистему, подушки безопасности водителя и пассажира, ABS.

Стоимость Atlant на базе шасси стартует с 3 139 000 рублей за бортовую версию со средней длиной, полной массой 3,5 тонны и вместимостью грузового отсека 14 м³. При покупке любой модификации автомобиля клиенту предлагается бесплатный пакет «4 ТО в подарок» и специальное предложение при сдаче автомобиля в trade-in, а также при покупке в кредит или лизинг. Приобрести автомобили Sollers можно в 67 дилерских центрах, расположенных в 49 городах России.



КАМАЗ-6520

ВЕДУЩИЕ МОСТЫ
16 т + 16 т



ОБЪЕМ
САМОСВАЛЬНОЙ
ПЛАТФОРМЫ
20 м³



Реклама

КАМАЗ-ЛИЗИНГ

- АВАНС от 0%*
- ЛИЗИНГОВЫЕ КАНИКУЛЫ
- РАСПРОДАЖА КАМАЗ-5490 С ПРОБЕГОМ

*Аванс 0% предоставляется при положительном результате АФХД на основании полного пакета документов. Подробную информацию о программах приобретения автотехники КАМАЗ в лизинг читайте на сайте www.kamazleasing.ru. Лизинг автотехники осуществляет АО «Лизинговая компания «КАМАЗ».

KAMAZ

8-800-555-00-99

www.kamaz.ru, callcentre@kamaz.org

НАЗНАЧЕНИЯ



АЛЕКСЕЙ ТЕРЕХОВИЧ
Управляющий директор
ООО «Нортек»

Алексей Владимирович окончил УГТУ-УПИ (Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б. Н. Ельцина) по специальности «экономист». В сфере продаж уже почти 20 лет. На предприятии «Нортек» Терехович прошел большой трудовой путь. Последние несколько лет работал в одном из филиалов в Екатеринбурге в должности директора филиала и благодаря этому опыту хорошо разбирается в рынке шинной продукции. С 8 ноября 2021 года был в должности заместителя директора по коммерческим вопросам.



МАРК ЛЛИСТОСЕЛЛА
Главный исполнительный директор
Knorr-Bremse AG

Марк Ллистоселла в последнее время активно выступал в роли инвестора и основателя стартапов, например в Vaionic, стартапе, специализирующемся на разработке систем электропривода, и Einride, шведской компании, разрабатывающей беспилотные автомобили. Вплоть до 2018 года он был генеральным директором Mitsubishi Fuso Truck & Bus Corporation и главой Daimler Trucks Asia. До этого в течение нескольких лет возглавлял дочернюю компанию Daimler India Commercial Vehicles в качестве главного исполнительного директора. На этой должности он, помимо прочего, курировал вывод коммерческих автомобилей Daimler на индийский рынок.



МАЙКЛ ФРИК
Финансовый директор
ZF Friedrichshafen AG

Наблюдательный совет ZF Friedrichshafen AG назначил Майкла Фрика своим новым финансовым директором. 56-летний экономист пришел в ZF из автомобильной компании Mahle, где занимал должность финансового директора и временного председателя правления. Майкл Фрик получил степень магистра делового администрирования в Университете Бамберга, Германия, и работал в консалтинговых и промышленных компаниях в Германии и за рубежом. В 2003 году он присоединился к Mahle Group в качестве руководителя отдела корпоративного контроля, затем был назначен коммерческим директором Mahle-Behr.

ПЕРСПЕКТИВЫ СОТРУДНИЧЕСТВА

Московский политехнический университет разработает методику оценки состояния дорожного покрытия, а также спроектирует и изготовит оснастку для потребностей ПАО «КАМАЗ». Партнеры обсудили процесс взаимодействия и реализации проектов на встрече, состоявшейся в Научно-техническом центре компании. Представители Московского Политеха посетили инженерно-производственные площадки ПАО «КАМАЗ»: литейный завод, завод двигателей, предприятие по производству коробок передач, а также автомобильный завод и Научно-технический центр. Согласно достигнутому в ходе визита договоренностям, Московский Политех займется разработкой новых технологий и производством опытных изделий для КАМАЗа. Также стороны планируют совместно развивать Центр технологического сопровождения университета, что позволит увеличить производительность работы. Кроме того, партнеры договорились о стажировке студентов Московского Политеха на площадках ПАО «КАМАЗ» с последующим трудоустройством.

В Московском политехническом университете существует и развивается технологическая структура для централизованного управления производственным парком Передовой инженерной школы электротранспорта — Центр технологического сопровождения. Все проекты университета и его индустриальных партнеров обслуживаются и реализуются с помощью оборудования данного центра. На данный момент производственный парк насчитывает более 16 видов оборудования.



РАЗРАБОТАНЫ С НУЛЯ

Платформа электронной коммерции Amazon планирует запустить более 300 электрических фургонов доставки Rivian (EDV) по всей Германии. Фургоны Rivian Amazon будут перевозить посылки по крупным городам, включая Мюнхен, Берлин и Дюссельдорф.

Электрические фургоны доставки для Amazon разработаны с нуля. Характеристиками транспортных средств, ориентированные на безопасность, были тщательно протестированы для обеспечения защиты водителей и пешеходов. Предусмотрены системы автоматического аварийного торможения, предупреждения о столкновении и круговой обзор. Дополнительные варианты индивидуального дизайна были основаны на обширных отзывах водителей, включая эргономичную кабину водителя и дверь перегородки с электроприводом, которая открывается, когда водители достигают места доставки.

Для Европы Amazon и Rivian разработали более короткий и узкий фургон, чем его аналог в США, чтобы он лучше подходил для городов Старого Света.





**«ПЕРЕСВЕТ»
ВЫХОДИТ НА МАРШРУТ**

Во Владимире протестируют опытный образец троллейбуса с автономным ходом «Пересвет» (5270Т) производства

«Волгабас Групп». Компания разработала модель совместно с «Транспортными решениями» и НПП Санкт-Петербурга: ЭРПО (тяговое и вспомогательное преобразовательное оборудование) и «Системы автономной энергии» (тяговая аккумуляторная система). Кроме того, в создании пассажирского транспорта приняли участие другие партнеры «Волгабаса», например белорусское ЗАО «НГК Силовые компоненты». Впервые «Пересвет» представили на SPbTransportFest 2023.

Одним из главных преимуществ троллейбуса разработчики называют гравиметрическую плотность энергии 150 Вт·ч/кг, более высокую по сравнению с другими отечественными батареями. Емкость батареи — 102 А·ч, мощность — 62 кВт·ч. Машина может проехать без подзарядки 20 км. Заряжать технику следует в троллейбусном парке от контактной или промышленной сети.

Производители адаптировали транспорт для перевозки людей с ограниченными возможностями, предусмотрены аппарат для заезда колясок, накопительная площадка, световая и звуковая сигнализация для вызова водителя.

Тестовая эксплуатация модели покажет среднее энергопотребление на тягу и энергопотребление на 1 км пути, а также выявит, нужно ли доработать какие-то моменты. После окончания испытаний и получения ОТТС технику запустят в серийное производство.

УШЛИ И НЕ ОБЕЩАЛИ ВЕРНУТЬСЯ

Компания Isuzu Motors окончательно ушла с российского рынка. Следом за известием японского информагентства Kyodo поступило заявление пресс-службы ПАО «Соллерс». Российский производитель полностью выкупил подразделение «Исузу Рус», бывшее совместное предприятие сторон.

«Соллерс» не стал раскрывать сумму сделки. Компания заявила, что будет заниматься поставкой запасных частей для грузовиков Isuzu и проводить сервисное обслуживание, тем самым выполняя перед клиентами гарантийные обязательства.

Кроме того, предприятие собирается перезапустить производство грузовых автомобилей на площадке в Ульяновске. Хотя работа «Исузу Рус» не останавливалась полностью: за счет складских запасов на заводе собирали шасси и готовые авто с надстройками. Вынужденные простои были связаны с нехваткой комплектующих, но рабочий штат сохранялся.

В прошлом году «Соллерсу» уже отошла доля другого японского производителя в СП «Мазда Соллерс Мануфакчуринг Рус». Согласно условиям сделки, Mazda может выкупить долю обратно в течение следующих трех лет.



Лизинг автомобилей КАМАЗ

от 0% до 7 лет
аванс срок лизинга

Особые условия
страхования



8-800-555-00-99

8-800-555-55-56

www.kamaz.ru

www.sberleasing.ru

callcentre@kamaz.org

info@sberleasing.ru



ТРАНСПОРТ КАК ИСКУССТВО

ЧТО ПОКАЗАЛО НОВГОРОДСКОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ «MEUSBURGER НОВТРАК» НА ДОМАШНЕЙ ВЫСТАВКЕ HAUSMESSE 2023, ПРИУРОЧЕННОЙ К ЕГО 30-ЛЕТНЕМУ ЮБИЛЕЮ

› МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ › ФОТОАВТОРА

Демонстрация образцов коммерческой техники у себя дома — традиционный формат для установления новых и укрепления старых бизнес-отношений. Основная аудитория мероприятия — грузоперевозчики. Обычно они приезжают в Великий Новгород посмотреть и оценить новин-

ки, а заодно получить индивидуальное предложение, наиболее точно соответствующее специфике перевозок. Отраднo, что таких предложений у новгородского производителя становится все больше.

В этом году на мероприятии в честь 30-летнего юбилея компании было выставлено более 30 моделей прицепов и полуприцепов под маркой «Meusburger Новтрак», а также новинки грузового автопрома, представленные партнерами. Порядка 120 крупных компаний и более 350 гостей со всей России присутство-





вали на выставке. С поздравлениями в адрес предприятия выступили представители Минпромторга РФ, правительства Новгородской области, Новгородской торгово-промышленной палаты, ассоциации «Росспецмаш».

Отметим, что основным акционером ЗАО «Новтрак» по-прежнему является немецкая компания Meusburger, семейное предприятие с головным офисом в городе Эгинг-ам-Зее. Несмотря на многочисленные риски ведения бизнеса в нашей стране, зарубежный партнер видит в отечественном рынке спецтехники большие перспективы и желает инвестировать в развитие отечественного машиностроения.

По словам генерального директора ЗАО «Новтрак» Свена Кубе, объем инвестиций в производство с 2019 года составил 561 млн рублей. Производственные площади выросли почти вдвое (с 5280 до 13 200 м²), закуплено современное высокопроизводительное оборудование, включая станки лазерной резки, появились новые рабочие места. На предприятие пришли молодые специалисты, выпускники НовГУ и Технического колледжа.

В 2023 году завод планирует выпустить 1000 единиц прицепной техники, это на 30% больше, чем в 2022-м. «В будущем планируется не наращивать объемы производства, а расширять ассортимент, в том числе за счет сложных наукоемких изделий», — уточнил Свен. Например, в 2024 году производственную программу пополнит модульный прицеп-тяжеловоз с гидропневматической подвеской.



1-2. В честь 30-летнего юбилея компании было выставлено более 30 моделей прицепов и полуприцепов под маркой «Meusburger Новтрак».
 3-4. В 2023 году завод планирует выпустить 1000 единиц прицепной техники, это на 30% больше, чем в 2022-м.
 5. Трехосный низкорамный трал с фронтальным заездом TP-361 — пример перехода на отечественные комплектующие.



БОЛЬШЕ ХОРОШИХ ПАРТНЕРОВ

Разумеется, обновляются и модели, уже находящиеся в серийном производстве, в них идет активное замещение европейских комплектующих отечественными аналогами. В качестве подтверждения стоит обратить внимание на трехосный низкорамный трал с фронтальным заездом TR-361 полной массой

60 тонн. Его тормозная система и гидравлика подруливающих осей являются собственной разработкой инженеров «Meusburger Новтрак», а прогрессивную централизованную систему смазки для этого изделия поставила петербургская компания «Техпартнер». Раньше эти компоненты закупались в Европе.

Кстати, с использованием российских компонентов построен восьмиосный низкорамный трал с задним заездом

TR-8141. Он удобен для перевозки грузов, имеющих большие габариты по высоте, а также для безопасной транспортировки тяжелой техники. Высота площадки низкорамника до 920 мм. Неудивительно, что эта модель, занявшая центральное место в уличной экспозиции, стала импровизированной фотозоной — от желающих попрыгать и попозировать на широкой раздвижной платформе не было отбоя.





1. Восьмиосный низкорамный трал с задним заездом TP-8141.
2. При габаритной длине 17,1 м внутренний объем двухъярусного шторника SP-451 составляет 113 м³.
3. Около трети продукции компании «Meusburger Новтрак» занимают сортиментовозы для перевозки леса.
4. Полуприцеп-зерновоз SP-451 повышенной грузоподъемности.
5. Российская премьера магистрального тягача Chenglong H7.

А главным украшением выставки стал совместный проект «Meusburger Новтрак» и ТК «Азимут» — шторный полуприцеп с двухуровневой загрузкой SP-451 в сцепке с новым тягачом Scania, на котором были изображены богатырь и Новгородский кремль. При габаритной длине 17,1 м внутренний объем шторника составляет 113 м³. Десять стальных средних стоек оборудованы направляющими для балок второго яруса, на котором можно разместить до 50% полезной нагрузки. Грузоподъемность SP-451 составляет 38 200 кг. Более эффективное использование грузового пространства повышает доходность перевозок. В прошлом году «Meusburger Новтрак» изготовил 25 таких полуприцепов для компании «Автотрейдер». А в нынешнем году предприятие работает над следующими заказами.

Широту компетенций «Meusburger Новтрак» подтверждает наличие в производственной программе специальной линейки техники для аграриев Agro Trailer. Гостям выставки был представлен полуприцеп-зерновоз SP-451 повышенной грузоподъемности. Новая разработка завода отличается увеличенным до 49 м³ объемом, и уменьшенным до 6700 кг собственным весом. Тем самым новый полуприцеп позволит аграриям перевозить больше зерна, не нарушая при этом норм весового контроля. Такого результата конструкторам удалось добиться путем применения высокопрочной стали и усиленного профиля. Также две из четырех осей прицепа

сделаны подъемными для лучшего распределения нагрузки между ними и, следовательно, большей эффективности перевозок. В комплектацию спецтехники входят четыре манометра для непосредственного контроля загруженности техники и соответствия нормам.

Несомненно, производят в Великом Новгороде и полуприцепы-лесовозы. Одна из актуальных моделей — трехосный MNSH-345 грузоподъемностью 38 тонн. Его рама представляет собой специальную усиленную конструкцию из продольных лонжеронов и поперечных балок, которая обеспечивает повышенную стойкость на кручение. В комплекте предлагается шесть стальных разборных коников, изготовленных из высокопрочной шведской стали.

Примечательно, что сегодня значительную часть выпускаемой продукции компании «Meusburger Новтрак» занимают сортиментовозы для перевозки леса. Взяв за основу немецкое качество, специалисты новгородской компании, находясь в постоянном диалоге с лесопромышленниками, непрерывно улучшают и дополняют производимую технику, максимально адаптируя ее под эксплуатацию в суровой действительности российских лесов и делянок.

«На выставочной площадке мы постарались представить весь спектр нашей продукции: от сельскохозяйственных прицепов до специализированных, негабаритных транспортных средств, включая грузовые машины и запасные части от наших партнеров, чтобы каждый





посетитель мог найти что-то подходящее для своего бизнеса. На сегодняшний день компания, имея широчайший модельный ряд и специализируясь на нестандартных изделиях, может предложить решения для любой транспортной задачи», — отмечает Александр Федоров, руководитель отдела сбыта «Meusburger Новтрак».

ВСЁ К ЧЕМУ ПРИВЫКЛИ

То, что перевозчики предпочитают приобретать прицепную технику вместе с тягачами, — это факт. А значит, важна тесная кооперация с автопроизводителями. Неудивительно, что на площадке Naussmesse 2023 присутствовали и грузовики. Например, Великий Новгород выбран для российской премьеры магистрального тягача Chenglong H7. Chenglong — торговая марка производи-

теля тяжелой техники Dongfeng Liuzhou Automobile. Завод, выпускающий технику Chenglong, расположен в промышленном сердце Китая, городе Лючжоу. Продукция предприятия — седельные тягачи, самосвалы, спецтехника — широко представлены на внутреннем рынке КНР, в странах Латинской Америки, Ближнего Востока, Азии и Африки. Теперь к рынкам сбыта добавилась Россия.

Как и большинство современных китайских магистральных грузовиков, Chenglong H7 получил шикарную даже по европейским меркам спальную кабину: высокую, вместительную, с хорошей эргономикой и богатой комплектацией. Здесь полный электропакет, удобное водительское кресло с подогревом и вентиляцией, а также регулируемая в двух плоскостях рулевая колонка с multifunctionальным рулем. Управление стояночным тормозом — кнопкой

на приборной панели — редкое для китайских грузовиков решение. А вот массивный селектор трансмиссии справа от водительского сиденья — типичное решение для машин из Поднебесной.

Тягач оснащен 12-литровым дизелем Yuchai UC6K (известен по автобусам Yutong и спецтехнике LuiGong) мощностью 480 л. с. и автоматизированной 12-ступенчатой трансмиссией ZF Traхop. Мосты у Chenglong H7 — собственного производства компании. Подвеска — классическая: спереди рессорная, сзади пневматическая двухточечная. Запас топлива на борту хранится в двух топливных баках суммарной емкостью 1200 л.

Стоимость тягача с колесной формулой 4x2 заявляется ниже 9,5 млн рублей. За дистрибуцию отвечает компания «Север Скан Авто». В настоящее время техника на сертификации, а осенью планируется начать продажи.

«Мы идем на российский рынок с машиной, которая во многом близка к европейской философии. Максимальная безопасность, адаптивный круиз-контроль и слежение за полосой, понятная тормозная система — все, к чему привыкли наши перевозчики. Поэтому надеемся, что этот грузовик найдет своего покупателя», — рассказал директор по продажам Chenglong Константин Кравченко.

Еще один автомобильный дебют на российском рынке: официальный дистрибьютор ODIN Group представил тягачи марки Sany. Вниманию перевозчиков предложен седельный тягач для дальнемагистральных и региональных перевозок Sany D495A с колесной формулой 4x2. Грузовик оснащается двигателем Sany Power D12C5 мощностью 490 л. с. и крутящим моментом 2200 Нм. Коробка передач — 12-ступенчатая автоматизированная Fast. Высокая кабина с ровным полом оборудована двумя спальными местами. Подвеска кабины пневматическая четырехточечная.

Sany Truck — китайский бренд, занимающийся производством строительной





техники с 1989 года и уже имеющий представительства в 140 странах мира, включая глобальные научно-исследовательские и производственные мощности в Индии, Бразилии, Германии и США.

Заметим, это не первый показ автомобильной техники Sany российским перевозчикам. В конце мая на выставке COMvex дистрибьютор представил сразу два тягача: двухосный D495AS и трехосный D525AL. Но на Hausmesse 2023 перевозчики получили возможность не только посмотреть эту технику в статичной экспозиции, но и поехать за рулем по территории завода. Кстати, конкуренцию магистральнику Sany на тест-драйве составил FAW J7, его привезла на выставку компания «ВологдаСкан».

Российский автопром в Великом Новгороде представляла компания «Трак моторс» из Миасса. Это предприятие с 2016 года производит внедорожные

грузовики марки «Хант» с колесной формулой 6x4, 6x6, 8x4, 8x8, их используют как шасси под специальные надстройки. «У автомобилей «Хант» особая конструкция рамы со вставками-усилителями и поперечинами переменного шага. Полка лонжерона 90 мм, высота лонжерона 320 мм. Предусмотрено болтовое соединение силовых элементов. Мы проектируем несущую конструкцию под каждую конкретную надстройку», — рассказал директор по производству «Трак моторс» Андрей Лыков. Грузовики комплектуются спальным кабиной Mercedes-Benz третьего поколения — с кондиционером, подресоренным водителем креслом и электростеклоподъемниками. В качестве силового агрегата предлагаются моторы Weichai WP12/WP13 мощностью от 400 до 500 л. с. Коробка передач — 12-ступенчатая Fast Gear, мосты Hande.

Программа домашней выставки «Meusburger Новтрак» также включала ряд деловых мероприятий, в которых приняли участие ведущие эксперты таких компаний, как «Росшина», BPW, TSP, Segezha Group и SKAD. Ко всему прочему участники получили возможность увидеть завод изнутри и посмотреть на все этапы производства прицепной техники. Важно, что здесь видна полная уверенность в завтрашнем дне. 🇷🇺

1. Китайский тягач Sany D495A продолжает свой выставочный тур по России.
2. Российский внедорожный грузовик «Хант» адаптирован для самых тяжелых условий эксплуатации.
3. FAW J7 привезла на выставку компания «ВологдаСкан».
4. С 2019 года объем инвестиций в производство составил 561 млн рублей.
5. Продукция российского завода «БПВ-Ост».

РЕКЛАМА




FABRICATOR
СПЕЦТЕХНИКА
И ТРАНСПОРТ



FABRICATOR EM500I

ВАШ ПАРТНЕР В СВАРКЕ И РЕЗКЕ

РАЗВИТИЕ. КАЧЕСТВО. ЭКСПЕРТИЗА. НАДЕЖНОСТЬ

esab@esab.ru / esab.com

ПРЕМЬЕРЫ ЕКАТЕРИНБУРГА

В ЕКАТЕРИНБУРГЕ НА ВЫСТАВКЕ «ИННОПРОМ 2023» СОСТОЯЛОСЬ НЕСКОЛЬКО ЯРКИХ И ИНТЕРЕСНЫХ ПРЕМЬЕР КОММЕРЧЕСКОЙ И СПЕЦИАЛЬНОЙ АВТОТЕХНИКИ

› КОНСТАНТИН ЗАКУРДАЕВ › ФОТО АВТОРА

В составе весьма разнообразной и насыщенной экспозиции выставки «Иннопром 2023» оказалась очень интересная автомобильная часть, богатая на новые образцы отечественного автопрома. Например, на стенде НАМИ широкой публике впервые показали серийный «Аurus Комендант» — люксовый внедорожник с гибридной силовой установкой мощностью почти 600 л. с., разгоняющийся

до сотни всего за 6,5 секунды! А на стенде Минпромторга демонстрировались перспективные российские электро-мобили: питерский кроссовер ENEVA с двумя электродвигателями по 320 кВт каждый, который планируют выпускать в Санкт-Петербурге, и уже выпускаемый в Москве малотоннажник EVM PRO грузоподъемностью 1 тонна на основе ульяновского «Профи» с оригинальным силовым приводом.

Одна из самых значимых автопремьер выставки «Иннопром 2023» состоялась на стенде Минского автозавода: в Екатеринбурге дебютировал новейший туристический автобус МАЗ-350. Трехосная новинка впечатляющей габаритной длиной 14,8 м и полной массой 24,5 тонны с полным комфортом везет 61 пассажира: рекордная вместимость для отечественных туристических лайнеров! Плюс откидное сиденье для экскурсо-



1. Люксовый внедорожник «Аurus Комендант».
2. Новейший белорусский туристический автобус МАЗ-350.
3. Салон МАЗ-350 рассчитан на 61 пассажира.
4. Передняя панель рабочего места водителя МАЗ-350.
5. Электрические ENEVA и EVM PRO на стенде Минпромторга.



2



5



3



4

вода в переднем дверном проеме. В моторном отсеке установлен 400-сильный дизель Weichai экологического стандарта Евро-6, так что автобус без проблем сможет работать в странах с самыми жесткими ограничениями. Автоматическую гидромеханическую коробку передач производства американской компании Allison разработчики взяли еще из старых запасов, тогда как у серийных автобусов, линейка которых в дальнейшем расширится за счет двухосных моделей, будут применять ее аналог производства китайской компании Fast Gear. Бак вмещает 590 л топлива, объем расположенных в нижней части кузова багажных отсеков — 11,1 м³.

Знакомясь с салоном MAZ-350, нельзя не отметить высокое качество как исполнения, так и материалов, применяемых в интерьере рабочего места водителя и пассажирского салона. Установленные со стороны центрального прохода глубоко профилированные сиденья с регулируемыми спинками и подножками могут сдвигаться в него на несколько сантиметров, чтобы избавить от «чувства локтя» пассажиров во время длительных поездок. Но еще важнее значительное расстояние до спинки впереди стоящего кресла — между ней и коленями остается солидный зазор, не в пример используемому сегодня в России многочисленным китайским «туристам». На что особенно обращаешь внимание: пространство в коленях у пассажиров самого последнего ряда не меньше, как у многих конкурентов, а даже наоборот! Плавность хода автобуса обеспечивает пневматическая подвеска.

Представленный на выставке MAZ-350 по всем канонам «дальнотойных» пассажирских перевозок снабдили вместительным холодильником с переносной и кухонным модулем. В одной из боковых стенок центрального дверного проема

расположен люк к спальному месту водителя, а в противоположной стенке — дверь в биотуалет. Интересно, что санитарное оборудование, то есть комплектация туалетной кабины — местного, то есть белорусского производства: его поставила компания «ЭкоВакСистем», специализирующаяся на выпуске подобного оборудования для пассажирских поездов.

Одним из приоритетов разработки MAZ-350 стало обеспечение максимальной локализации с целью обезопасить производство от санкционного давления. И хотя силовой агрегат здесь китайского производства, но управляемый и ведущий мосты, а также все элементы интерьера рабочего места водителя изготавливает сам MAZ. Он же, естественно, делает ходовую часть, каркас и обшивку кузова. Ресиверы, рулевой механизм, аварийно-вентиляционные люки, стекла, амортизаторы, шины и даже мультиплексную систему управления поставляют белорусские партнеры. Российские поставщики поучаствовали в производстве крыши, а также в поставках боковых зеркал заднего вида, устройства вызова экстренных служб и системы пожаротушения.

Второй выставочной премьерой Минского автозавода стал магистральник нового поколения MAZ-541. Нетрудно вспомнить, что очень похожий седельный тягач уже проходил испытания и даже готовился к производству еще несколько лет назад. Но все дело в том, что в 2021 году ведущий белорусский производитель грузовиков оказался под санкциями ЕС, что

крайне негативно отразилось на перспективном магистральнике, поскольку в его конструкции использовалось немало передовых европейских комплектующих. Поиск их альтернативы занял время, поэтому до конвейера этот перспективный тягач доберется только в следующем году. Естественно, в значительно измененном, то есть в максимально импортозамещенном, а потому санкционно устойчивом виде.

Самым важным изменением в конструкции MAZ-541 стал отказ от двигателя и коробки передач производства Mercedes-Benz в пользу силового агрегата с китайскими корнями. В его состав вошли локализованный в Беларуси дизель Weichai, причем очень мощный, 550-сильный, да еще экологического стандарта Евро-6, а также автоматизированная 12-ступенчатая коробка передач хорошо известной на нашем рынке марки Fast Gear. И большинство других агрегатов, включая оба моста, седельно-сцепное устройство, подвеску, рулевое управление и элементы тормозной системы, тоже белорусские или российские. Кроме того, в интерьере теперь применяются пластики и другие отделочные материалы отечественного производства. Ведущий мост — гипоидного типа. Два бака, кстати, поставленные российским партнером, суммарно вмещают 1470 л топлива, которого хватит на 3700 км пути.

Для работы в городах автозавод «Урал» показал перспективный мусоровоз «Урал-C230E5», главный козырь кото-



рого — применение гибридной силовой установки в составе работающего на сжиженном природном газе ярославского двигателя, тяговых аккумуляторных батарей и электродвигателя. Привод ведущего моста осуществляется от электродвигателя за счет накопленной в батареях электроэнергии, запаса которой хватит примерно на 100 км пути. Плюс генераторная установка может добавить еще 400–500 км пробега.

А для работы в сложных дорожных и климатических условиях, и прежде всего, в районах Крайнего Севера, автозавод «Урал» разработал арктический автобус второй генерации, премьера которого состоялась на выставке «Иннопром 2023». Модель получила отраслевой индекс «Урал-427701-75». Речь идет о специальном автобусе-внедорожнике, способном работать при температурах до -50°C .

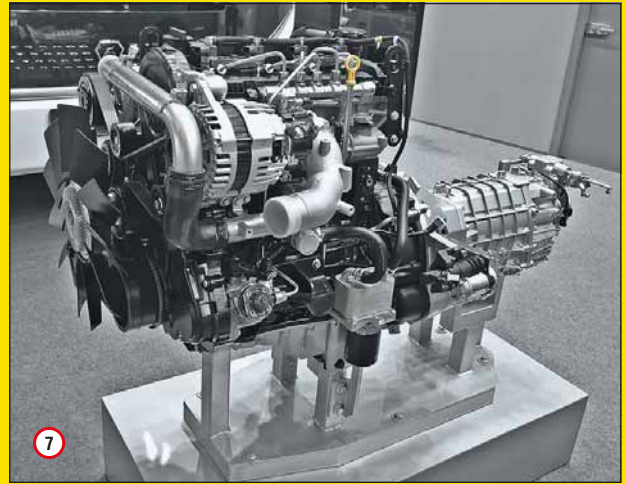
Дело в том, что в подобных низкотемпературных условиях особые требования предъявляются к материалам: сталям, пластикам и резинотехническим изделиям, а значит, обычное серийное шасси для подобного автобуса не подойдет.

От предыдущей версии арктического автобуса, показанной в 2022 году, новинку отличает прежде всего однообъемный кузов. У первой «Арктики» кабина, заимствованная у серийного грузовика, была полностью отделена от пассажирского салона. По сути, это был вахтовый автобус, но на очень проходимом шасси. Теперь кабина и пассажирский салон слились в единое целое. Поэтому с точки зрения компоновки, если что и отличает

новую «Арктику» от обычного автобуса, так это наличие капота. Впрочем, для северных условий эксплуатации эту особенность можно записать скорее в плюс, чем в минус. В ходовой части «Арктики» использованы мосты от обычных «Уралов». Подвеска — полностью рессорная. Под капот установлен рядный 6-цилиндровый дизель мощностью 310 л. с. Несколько удивило, что в паре с ним агрегирована не автоматическая гидромеханическая, а 9-ступенчатая механическая коробка передач.

Помимо высокой морозоустойчивости, есть у нового арктического автобуса еще одно важное качество: повышенная проходимость. Ее удалось достичь благодаря полному приводу, возможности блокировки дифференциалов в трансмиссии и непривычно крупным для автотранспортной техники 32-дюймовым колесам с широкопрофильными шинами. Давление на грунт на таких колесах действительно низкое — всего $0,45 \text{ кгс/см}^2$, что при движении по зимникам позволит преодолевать снежные перемены, а в теплое время года проходить даже по слабонесущим грунтам. Нельзя не обратить внимание, что у цельнометаллического утепленного кузова сравнительно небольшая площадь остекления — это сделано для минимизации потерь тепла. Все стекла клеенные, причем даже ветровое представляет собой двухслойный стеклопакет. В салоне установлены 22 комфортабельных сиденья с высокими регулируемыми спинками — такие же, как у междугородных автобусов. По левому борту между сиденьями встроены откидные столики. В корме кузова, рядом с запасным выходом, даже есть туалетная кабина — все-таки маршруты на Крайнем Севере отличаются значительной продолжительностью. В автобус пассажиры поднимаются по самому настоящему многоступенча-





том трапу, в который превращается опускаемая вниз дверь: за счет здоровенных, с человеческий рост колес ее проем получился непривычно высоко над землей. В салоне напротив входа сделана стойка для размещения багажа.

Завод ГАЗ на выставке «Иннопром 2023» показал несколько новых автомобильных разработок, включая бескапотный среднетоннажник в модернизированном варианте, получивший название «Валдай 8». В рядах новинок оказался и автомобиль скорой медицинской помощи на базе «Газели NN». От «скорых» прежних лет он отличается применением задней пневмоподвески, более выигрышной с точки зрения повышения плавности хода. Кроме того, пневмоподвеска позволяет при необходимости приотпустить заднюю часть кузова для удобства погрузки носилок. Еще одно нововведение — односкатная ошиновка ведущих, то есть задних колес. За счет этого удалось заузить их колесные арки, тем самым расширив расстояние между ними. В салоне это позволило высвободить больше места сбоку от носилок с больным: врачу стало удобнее оказывать ему медицинскую помощь. И еще одно новшество: в интерьере новинки использована металлопластиковая мебель, более легкая и долговечная. Отметим, что автомобили скорой меди-



премьера: компания впервые публично продемонстрировала перспективные образцы специальной техники для лесозаготовителей, прежде представленной в нашей стране преимущественно образцами зарубежного производства. Речь идет о харвестере и форвардере, которые, как правило, работают в одной связке: первый лес валит, второй — вывозит. Обе лесозаготовительные машины четырехосные, обе выполнены по шарнирно-сочлененной схеме, у обеих одинаковая снаряженная масса в 21 тонну и обе широко унифицированы между собой по ходовой части, силовой линии и кабине. В моторном отсеке камазовских харвестера и форвардера установлен рядный 6-цилиндровый дизель Cummins QSL рабочим объемом 8,9 литра и максимальной мощностью 325 л. с. Тот самый, который запускается в Набережных Челнах на предприятии, прежде принадлежавшем СП «КАММИНЗ-КАМА».

цинской помощи ГАЗ сегодня выпускает самостоятельно, отведя под их производство отдельный цех.

Еще одной премьерой на стенде ГАЗа стал двигатель G-серии — новейший дизель рабочим объемом 2,5 литра, который недавно стали ставить под капоты «Соболей» и «Газелей» поколения NN. На обозрение широкой публики этот двигатель представили впервые.

Кто по-настоящему удивил, так это КАМАЗ! Удивил не столько самим фактом показа новой техники, сколько выходом в прежде чуждый для него рыночный сегмент. На проходившей в Екатеринбурге выставке у КАМАЗа состоялась двойная

1. Перспективный магистральный седельный тягач МАЗ-541.
2. Новый интерьер в кабине МАЗ-541.
3. Мусоровоз на шасси «Урала» с гибридной силовой установкой.
4. Разработанный автозаводом «Урал» арктический автобус.
5. Открытая дверь арктического автобуса служит трапом в его салон.
6. В кузове скорой помощи на базе «Газели NN» стало просторнее и появилась новая металлопластиковая мебель.
7. ГАЗ впервые продемонстрировал новый дизель G-серии.
8. Харвестер КАМАЗ предназначен для рубки и обработки деревьев.
9. Задача камского форвардера — вывоз срубленных деревьев из леса.



1

Предыдущие несколько лет стали переломными для сегмента дорожно-строительной техники (ДСТ). Приходилось быть гибкими и быстро принимать решения в новых условиях. Правила игры постоянно менялись, и эти изменения продолжают.

ГЕГЕМОНИЯ КИТАЯ

Директор исследовательской компании ID-Marketing Андрей Ловков рассказал о динамике и меняющейся структуре рынка после ухода недружественных брендов. В своем анализе за максимальные значения эксперт принял показатели 2014 года, ознаменовавшегося высокими темпами роста после кризисного 2008-го. После ограничений пандемии все ожидали возвращения прежних показателей, но игроки российского рынка пошли дальше. Если суммировать итоги всего 2021 года, видно, что импорт фактически вырос на целых 22%. В феврале

ИНСТРУМЕНТЫ ДЛЯ РАЗВИТИЯ

АГРЕССИВНАЯ КОНКУРЕНЦИЯ СО СТОРОНЫ КИТАЯ, ПОЯВЛЕНИЕ НОВЫХ УЧАСТНИКОВ РЫНКА И ПОЗИЦИИ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ДСТ — ВОТ ОСНОВНОЙ ПЕРЕЧЕНЬ ВОПРОСОВ, РАССМОТРЕННЫХ В ИНТЕРАКТИВНОМ ЭФИРЕ КОНФЕРЕНЦИИ «ДЕЛО ТЕХНИКИ», ПРОВЕДЕННОЙ «АВИТО». ЭКСПЕРТЫ ОБОЗНАЧИЛИ ГЛАВНЫЕ СЛОЖНОСТИ, С КОТОРЫМИ СЕЙЧАС СТОЛКИВАЕТСЯ ОТРАСЛЬ

› АЛЕКСАНДР РОЖКОВ › ФОТО ИЗ АРХИВА РЕДАКЦИИ

2022 года в связи с известными событиями многие полагали, что рынок вообще рухнет. Но вопреки пессимистическим прогнозам статистика 2022 года по импорту ДСТ показала увеличение на 24%, а I квартал 2023-го теперь числится рекордсменом с ростом в 49% по отношению к аналогичному периоду 2022 года.

Лидером рынка является Китай с долей 81%. Количество техники из Поднебесной и объемы ее ввоза значительно увеличились. За I квартал 2023 года КНР импортировала в Россию почти в 4,5 раза больше своей техники, чем за тот же период 2014-го. Помимо Китая велика доля компаний из Турции (4%) и Южной Кореи (4%). Сегодня Турция успешно конкурирует в сегменте экскаваторов-погрузчиков, и совместная доля ее брендов (MST, Hidromek, Çukurova) уже составляет 32%. Корея немного удивила, потому что не входит в список дружественных стран, но это не мешает ей удерживать высокие лидирующие позиции. Южнокорейский импорт представлен в основном различными экскаваторами, которые весьма востребованы в России, но общая тенденция угасания брендов из недружественных стран все равно постепенно прокрадывается и в этот сегмент. Япония пока также занимает в рассматриваемый период долю в 4%, Индия — 3%, и оставшиеся 4% принадлежат прочим странам.

Вся ведущая десятка импортных брендов января — мая 2023 года показывает положительный результат. Компания SDLG (LGCE) была сначала на четвертой позиции и имела отрицательное значение в этом году, но буквально весной значительно улучшила ситуацию и показала 10% роста. Лидирует китайская XCMG с 14%. Компания Sany, которая в четыре раза увеличила объемы поставок, достигла 7% роста. Также компании Zoomlion (3%), Shantui (4%), Sunward (3%) зафиксировали неплохие результаты. Объемы пока не очень высокие, но динамика постоянно растет.

1. За I квартал 2023 года КНР импортировала в Россию почти в 4,5 раза больше своей техники, чем за тот же период 2014-го.
2. Компания LGCE весной значительно улучшила ситуацию и показала 10% роста.
3. В дорожных фреззах и асфальтоукладчиках китайские производители до сих пор серьезно не были представлены.

В дорожных фреззах и асфальтоукладчиках китайские производители до сих пор серьезно не были представлены, при этом европейцы продолжают поставлять технику, но уже в недостаточных для потребностей нашего рынка объемах. По всей вероятности, Sany и XCMG завоюют этот сегмент в самое ближайшее время.

Подводя итоги своей презентации, представитель ID-Marketing подчеркнул, что все, что мы сейчас наблюдаем на рынке ДСТ, может иметь временный эффект и быстро измениться. Кроме Китая заметна активность Турции и производителей из Южной Кореи, действующих вопреки большинству радикальных правил, навязанных Западом. К сожалению, отечественные компании пока не смогли занять значимые доли вышедших объемов.

НЕ ЦИФРЫ, А ФАКТОРЫ

Заместитель директора Ассоциации «Росспецмаш» Вячеслав Пронин с самого начала своего выступления подчеркнул, что хочет сделать упор не на цифры, а на образующие их факторы. Например, правительством России выделено 12,5 трлн рублей на строительство дорог, поэтому нет оснований полагать, что рынок будет замедляться в ближайшие годы, считает эксперт. Этот факт естественно повлиял на российское про-



ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ ПРИЦЕПНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ В РФ (2021-2028 ГГ.)

Предприятие	Цель	Объем инвестиций, млрд руб.	Период модернизации
УралСпецТранс	Строительство новых производственных площадей	1,6	2021–2028 гг.
Бонум	Строительство завода	0,9	2018–2026 гг.
Новтрак	Расширение объема производства	0,6	2021–2024 гг.
Тонар	Расширение и модернизация производственных мощностей	7,3	2027 г.
ТТМ Центр	Организация линии производства полуприцепов	0,2	2023 г.
Уральский Завод Спецтехники	Создание нового производственного цеха	0,3	2024 г.
Грюнвальд	Строительство и оборудование логистического цеха по производству прицепной техники	0,3	2023 г.

изводство. Его доля выросла, хотя не так сильно, как у дружественных стран. Но все равно наши производители, несмотря на объективные трудности, показывают позитивную динамику. В производственной сфере нанимается много людей и растет зарплата. Когда предприятия готовы больше платить, это значит, что выпускаемая продукция востребована.

Сегодня немало говорится о так называемой «китайской угрозе». К сожалению, у нас нет полноценного импортозамещения. Ниши высвободились, но наши предприятия не были готовы к резкому наращиванию объемов. С другой стороны, оставалась достаточно высокая «импортозависимость» по компонентам. И самый основной момент — это «суперагрессивная» маркетинговая политика восточных партнеров, которые выделяют гигантские бюджеты на продвижение

и дают покупателям огромные скидки. У них есть возможность просто заполнять склады техникой, чтобы минимизировать сроки отгрузки. Все это указывает на огромные финансовые ресурсы, которые по различным каналам попадают в Россию, чтобы обеспечить лидерство на нашем рынке. Ассоциация «Росспецмаш» самостоятельно провела расследование, в результате которого выяснилось, что минимальный демпинг только по фронтальным китайским погрузчикам составлял 21%, а по некоторым другим позициям эта цифра была вдвое выше. Коллеги из КНР привозят сюда машины, и на рынке они иногда стоят дешевле, чем по отдельности компоненты и металлы, из которых они сделаны. Наши заводы такой финансовой мощью не обладают, и результаты налицо: по фронтальным погрузчикам китайцам отдано уже 94% рынка,



1. Производители прицепной техники, по сравнению с другими сегментами, были наиболее подготовлены к уходу западных партнеров.
2. Доля на внутреннем рынке российского машиностроения составила 18% по состоянию на I квартал 2023 года и остается стабильной год к году.



по экскаваторам — 80%, по дорожным каткам — 65%, по автогрейдерам — 70%.


В производстве прицепной техники наблюдается позитивная динамика, рынок восстанавливается от «шока закрытых границ». Спрос на отечественную продукцию растет. Однако следует учесть, что производители прицепов, по сравнению с другими сегментами, были наиболее подготовлены к уходу западных партнеров, и в Китае производство прицепов не очень популярная тема. Поэтому здесь китайцы агрессивную конкуренцию нашим заводам не составили. Конкуренция в этой сфере ощущается только со стороны Турции. Также корни позитива частично кроются в том, что вовремя была введена такая мера защиты, как утилизационный сбор.

Не играет на руку нашим производителям импортная зависимость по компонентам и кадровый голод (специалисты уходят в ВПК). Но тем не менее они отвечают на вызовы рынка, всячески стараются обеспечить возникающий спрос и занять высвободившиеся ниши. Как бы ни выглядели рыночные доли, наши заводы выживают как могут. Субсидий нет, а то, что предлагается, не решает проблем. Существующие программы помощи скорее подходят очень крупному бизнесу, нежели рядовым предприятиям. А специализированное машиностроение в основном состоит из малых и средних производств с численностью работников зачастую до пятисот человек. И для них условия для получения помощи часто неприемлемы. Эта тема много обсуждается, и есть надежда, что скоро все-таки выработается хорошее партнерство с государством, учитывающим общие трудности и методы решения проблем для стратегического развития.

Отвечая на вопрос журналиста «Автопарка», Вячеслав Пронин рассказал о кадровой проблеме в отрасли: «Молодые специалисты не хотят идти на завод. В обществе мало говорят о престиже инженерного труда. Со стороны ассоциации мы эту проблему подвешиваем, даем статистику, но ничего радикального предложить не можем, поскольку такие задачи должны решаться на уровне государства».

К слову, по данным «Росспецмаш» численность сотрудников на производствах ДСТ за I квартал 2023 года выросла на 4% в сравнении с I кварталом 2022 года —

до 31,5 тыс. человек. Средний прирост в заработной плате сотрудников на производствах ДСТ составил 38% за I квартал 2023 года год к году.

Суммируя полученную информацию, можно обозначить серьезные проблемы российского рынка ДСТ. К ним прежде всего относятся прессинг конкуренции со стороны Китая и недостаточно проработанные госпрограммы поддержки отечественных производителей отрасли. Это положение надо исправлять, делая особый акцент на выравнивании условий конкуренции с иностранными участниками рынка, считают эксперты. 

ВЯЧЕСЛАВ ПРОНИН ЗАМЕСТИТЕЛЬ ДИРЕКТОРА АССОЦИАЦИИ «РОСПЕЦМАШ»

Рынок продолжает расти, а государство создает различные субсидирующие и грантовые программы для развития машиностроения дорожно-строительной техники. Несмотря на увеличение числа импортной техники, мы не видим предпосылок к «разрушению» внутренних производств. Рост продаж дорожно-строительной техники говорит о том, что страна активно развивается и строится.



АНДРЕЙ ЛОВКОВ ДИРЕКТОР ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЙ КОМПАНИИ ID-MARKETING

С конца февраля 2022 года мы отмечали падение поставок, но начиная с июня 2022 года импорт показывает существенный прирост, которого никто не ожидал. В 2023 году показатели превзошли все ожидания, особенно в мае текущего года. Рынок импорта спецтехники в январе — мае 2023 года увеличился на 11 тыс. единиц по сравнению с тем же периодом 2014 года. В сравнении с началом 2022 года импорт вырос на 84%. Наиболее импортными видами техники в первом полугодии 2023 года стали экскаваторы (36%, 8921 ед.) и фронтальные погрузчики (25%, 6326 ед.).



ЗАХАР ИГНАТЕНКО РУКОВОДИТЕЛЬ НАПРАВЛЕНИЯ ПО РАБОТЕ С КЛЮЧЕВЫМИ КЛИЕНТАМИ «АВИТО СПЕЦТЕХНИКА»



Более 70% сбыта коммерческого транспорта и спецтехники так или иначе происходит в онлайн. На нашей платформе зафиксирован рост числа объявлений, несмотря на уход компаний и сокращения поставок некоторых видов техники. Именно поэтому мы работаем в сторону развития «Авито Спецтехника» как сервиса, позволяющего совершать весь цикл покупки-продажи

внутри платформы.

АВТОРЫНКУ ПРОТРУБИЛИ СБОР

1 АВГУСТА В РОССИИ УВЕЛИЧИВАЕТСЯ УТИЛИЗАЦИОННЫЙ СБОР НА ЛЕГКОВЫЕ, ЛЕГКИЕ КОММЕРЧЕСКИЕ, ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ И АВТОБУСЫ. СТАВКИ ВЫРОСЛИ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ОБЪЕМА ДВИГАТЕЛЯ И ВИДА ТРАНСПОРТА. К КАКИМ ПОСЛЕДСТВИЯМ ПРИВЕДЕТ ИНДЕКСАЦИЯ? > ИРИНА ЗВЕРЕВА > ФОТО ИЗ АРХИВА РЕДАКЦИИ

Напомним, что размер утильсбора для юридических лиц рассчитывается по формуле «базовая ставка (20 тыс. рублей) умножить на коэффициент» и зависит от возраста и типа автомобиля. Отечественным автопроизводителям данный сбор компенсируется.

Повысить эту плату у кабинатора просили и отечественные автопроизводители, и главы ряда регионов, и сенаторы.

Согласно опубликованному постановлению правительства РФ № 1118, ставки утильсбора на грузовики (для седельных тягачей грузоподъемностью от 14

до 20 тонн) подняли в 1,7 раза, на легкий коммерческий транспорт (LCV) — в 2,5–3,4 раза. На автобусы сбор вырос в 2,2–4,8 раза, также в зависимости от объема двигателя.

При этом в отношении седельных тягачей экологического класса Евро-6 Минпромторг и Минтранс даны полномочия по определению квоты ввозимых транспортных средств, на которые продолжают действовать прежние коэффициенты расчета утильсбора.

Как уточнили в Минпромторге, информация о проведении оплаты сбора в полном или неполном объеме будет доступна на официальном сайте оператора ЭПТС — АО «Электронный паспорт». После полной оплаты сбора автомобиль может быть зарегистрирован на нового собственника.



ВВОЗ ЛЕГКОВУШЕК УСЛОЖНИТСЯ

Индексация затронула новые и подержанные автомобили, импортируемые юридическими лицами, однако новшество не коснулось физических лиц, которые ввозят машины (не более одной на ввозящего за год) с объемом двигателя до 3 л для личного пользования. Для последних продолжит действовать механизм уплаты утильсбора по льготному тарифу — 3,4 тыс. руб. за новые машины до трех лет и 5,2 тыс. руб. за машины старше трех лет.

«Мы учли сложившуюся в ряде регионов, особенно на Дальнем Востоке, практику, когда граждане ввозят автомобиль для собственного пользования и не планируют зарабатывать на его перепродаже. Их изменения не коснутся», — пояснил вице-премьер — глава Минпромторга Денис Мантуров.

Однако исключение будет действовать, только если машина, ввезенная после 1 августа, останется в собственности гражданина в течение года. В ином случае придется заплатить полную (как у юридических лиц) ставку утилизационного сбора. Это коснется тех, кто в указанный срок перепродаст авто на территории РФ, уточняют в Минпромторге.

Также полный размер утильсбора будет уплачиваться, если физическое лицо ввозит в РФ более одного автомобиля за год — начиная со второго автомобиля. Гражданам, ввозящим легковые авто с объемом двигателя более 3 л, также придется платить наравне с юрлицами (для машин с двигателем от 3 до 3,5 л ставка составит 970 тыс. рублей за каждый автомобиль, свыше 3,5 л — 1,2 млн).

Те, кто покупает автомобили для перепродажи в России, мешают развитию автомобильного бизнеса в стране, объяснили авторы новшества. «Значительная часть рынка импортируемых автомобилей уходит в серую зону, и мы не можем игнорировать негативные последствия сложившейся ситуации», — заявил Денис Мантуров.

Он добавил, что перекупщики не обеспечивают конечных потребителей гарантийным и сервисным обслуживанием, необходимыми запчастями и комплектующими. По данным министерства, за полгода объем импорта составил более 450 тыс. автомобилей, что почти в три раза больше показателей аналогичного периода прошлого года, и почти половина из этого объема — б/у. Тенденция наблюдается начиная с прошлого года. Сложившаяся ситуация провоцировала формирование многочисленных серых схем, ведь выплаты для юридических лиц более чем в 50 раз превышали сбор с физлиц.

Что касается изменения ценников на автомобили вследствие роста ставок, то об этом в министерстве тоже упомянули. Как заявлял Мантуров, были достигнуты договоренности с автомобилестроителями о недопустимости необоснованного завышения цен. «Будем обращать внимание на их соблюдение», — заявил он. — Конкурентное преимущество получают и локализованные иностранные производители, чьи автомобили будут на нашем рынке привлекательнее в цене по сравнению с ввезенными из-за рубежа».

Российские автопроизводители, согласно сообщениям компаний, поддержали повышение ставок. В частности, об этом заявили в АвтоВАЗе и КАМАЗе, где объяснили необходимость мер тем, что российские производители работают в усложненных условиях.

Негативно (тоже ожидаемо) отреагировали дилеры. Ассоциация «Российские автомобильные дилеры» (РОАД) обратилась к премьер-министру Михаилу Мишустину с просьбой отсрочить индексацию утилизационного сбора на автомобили, ввозимые для перепродажи, назвав меру преждевременной, поскольку рынок еще

1. Дефицит магистральных тягачей в нашей стране усиливается третий год.
2. Неизвестно, какая часть средств утилизационного сбора будет направлена непосредственно на утилизацию.



ИСКЛЮЧЕНИЕ БУДЕТ ДЕЙСТВОВАТЬ, ТОЛЬКО ЕСЛИ МАШИНА ОСТАНЕТСЯ В СОБСТВЕННОСТИ ГРАЖДАНИНА В ТЕЧЕНИЕ ГОДА, ИНАЧЕ ПРИДЕТСЯ ЗАПЛАТИТЬ ПОЛНУЮ СТАВКУ УТИЛИЗАЦИОННОГО СБОРА

не восстановился до уровня 2021 года. Дилеры предупредили, что резко снизится ввоз новых автомобилей из Китая, продолжится дефицит, часть работников отрасли потеряет места. По прогнозам РОАД, транспортные средства вынужденно увеличатся в цене на 120–600 тыс. рублей. Конечно, кроме роста утильсбора, роль сыграет и ослабление рубля.

Директор по развитию компании «КарданБаланс» Александр Приходько подтвердил, что решение может существенно повлиять на параллельный импорт. Он пояснил, что речь идет не об официальных дистрибьюторах, которые ввозят машины большими партиями через «Свидетельство об одобрении типа транспортного средства». Для них ничего не изменится. Однако новшество коснется тех, кто привозит автомобили через оформление «Свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства». Такие посредники изначально регистрируют автомобиль на свое имя, а затем уже перепродают его конечному покупателю. После повышения утилизационного сбора эта схема станет невозможна», — заявил эксперт.

ГРУЗОВИКИ ОТПРАВИЛИ НА СВАЛКУ

Разберемся, как повлияет решение на рынок в разных сегментах коммерческого транспорта. Итак, для грузовиков ставку подняли сравнительно невысоко — в 1,7 раза. Эксперты назвали разный предполагаемый размер подорожания техники и услуг.



1

1. Решение по индексации утилизационных сборов может привести к созданию новых рабочих мест.

Генеральный директор «Авто-ПЭК» Дмитрий Иевлев отметил, что дефицит магистральных тягачей в нашей стране усиливается третий год. «После ухода "европейской семерки" главный российский производитель грузовой техники, ПАО "КАМАЗ", за год сделал то, что казалось невозможным: не только достиг степени локализации 80%, но и существенно нарастил объемы производства. Но пока главный отечественный производитель грузовиков не может в полной мере удовлетворить потребности перевозчиков», — добавил он.

Так, КАМАЗ выпустит в этом году от 7 тыс. до 9 тыс. машин, тогда как, согласно расчетам комитета по транспортной логистике «Деловой России», компаниям требуется порядка 20–25 тыс. новых тягачей в год. «Оставшиеся потребности перевозчики будут закрывать в основном за счет техники из КНР, стоимость которой увеличится из-за повышения утильсбора, что существенно повысит финансовую нагрузку на перевозчиков», — констатировал эксперт.

По его оценке, на объем ввоза новых грузовиков в Россию повышение утильсбора никак не повлияет — спрос диктует рынок.

Что касается динамики цен, то в прошлом году средняя стоимость китайского тягача с учетом утильсбора, таможенной пошлины и НДС составляла 10–12 млн рублей. 1 августа ставка утильсбора вырастет с 1,02 млн до 1,7 млн рублей. «Стоимость седельного тягача массой от 12 до 20 тонн возрастом от 0 до 3 лет увеличится в среднем на 7%, до 10,7–12,7 млн руб., — пояснил Иевлев. — Это приведет к дальнейшему росту себестоимости перевозки, которая и так увеличилась на 35% год к году из-за роста расходов на зарплаты сотрудников, техобслуживание и запчасти, закупку техники».

Кроме того, из-за роста финансовой нагрузки часть компаний может отказаться от обновления парков, ре-

зультатом станет его дальнейшее устаревание, считает представитель «Авто-ПЭК».

Генеральный директор ООО «БВГ» (дистрибьютор коммерческого транспорта и спецтехники) Александр Цыпин привел расчеты компании: в сегменте магистральных тягачей потребность в новых транспортных средствах для обеспечения роста рынка в 2023 году составляет около 15 тыс. единиц. Это подтверждают данные Росстата и аналитического агентства «Автостат». «Причина — повышение значимости автотранспортных перевозок, 53% которых осуществляется с использованием магистральных тягачей. Так, в 2022 году Росстат отмечал рост грузооборота прямых международных автомобильных перевозок на 5% по сравнению с 2021-м», — заявил эксперт.

Кроме того, срочно необходимо заменить 6,5 тыс. грузовиков, возраст которых превышает 20 лет, а также от 3 до 6 тыс. машин, выведенных из эксплуатации из-за нерентабельности ремонта или юридических проблем, продолжил он. К этому следует добавить порядка 15 тыс. машин, недопоставленных в 2022 году. «Таким образом, общая потребность в магистральных тягачах в 2023 году составляет не менее 39,5 тыс. штук», — резюмировал Цыпин.

По его словам, повышение утилизационного сбора усложнит ситуацию на рынке. «1 августа его размер для 12–20-тонного тягача класса "Евро-5" вырастет на 595 тыс. рублей и будет составлять 1,446 млн рублей без НДС. По нашим данным, это более 10% от стоимости грузовика», — заявил эксперт.

Он напомнил, что повышение ставки утилизационного сбора сопровождается ростом курса валют. «В зависимости от типа стоимость китайского магистрального тягача составляет 850–950 тыс. юаней. И если осенью 2022 года 1 юань стоил 8,5 руб., а утилизационный

сбор составлял 850 500 руб., за такой грузовик нужно было заплатить в среднем 7,6 млн, — констатировал Цыпин. — Нынешний курс в 12,5 руб. за 1 юань и новая ставка утильсбора увеличат стоимость автомобиля до 11,8 млн. Таким образом, удорожание составит 55%».

Управляющий партнер компании «ААА Траксервис», официального дилера грузовиков MAN и Sinotruk, Валерий Кузьмин отметил, что текущие потребности рынка никто не отменял. «Мы по-прежнему оцениваем его в 2023 году в 110–120 тыс. единиц (HCV-сегмент), — добавил он. — Накопленный дефицит техники не покрыт: увеличивается товароборот с нашими восточными партнерами, который не может обеспечить ж/д логистика, а также растут потребности в технике в связи с СВО».

По его оценке, российские автопроизводители не в состоянии закрыть весь имеющийся совокупный спрос по коммерческой технике, который имеется в этом году и, скорее всего, продолжится в следующем. «Причинами этого являются где-то отсутствие производственных мощностей, где-то неконкурентный продукт, — пояснил Кузьмин. — Соответственно, основной дефицит должен и будет покрываться импортной техникой, которая вследствие вышеописанных факторов подорожает, по нашим оценкам, минимум на 8–13% уже в III–IV квартале».

Эксперт отметил, что в импортных контрактах прописано, что если государство меняет размер утилизационных сборов либо других пошлин, то импортер имеет право проиндексировать отпускные цены. «В конечном итоге рост цен для логистики и грузоперевозок неизбежно ударит по следующему уровню потребителей — по рознице», — резюмировал он.

ЦЕНА ПОЙДЕТ ВВЕРХ

Генеральный директор транспортной компании Delko Санджар Ашуралиев тоже заявил о сильном дефиците магистральной техники, который усугубляется сложностями с доставкой в Россию машин иностранных брендов, в том числе китайских. «Повышение утильсбора спровоцирует рост дефицита провозных мощностей и, как следствие, еще больше подстегнет ставки. По нашим прогнозам, в среднем по рынку повышение может составить минимум 15–20%», — считает эксперт.

В связи с увеличением утилизационного сбора стоимость одного грузовика вырастет почти на 600 тыс. рублей, предполагают в Delko. Сильнее всего это отразится на средних и мелких транспортных компаниях, не имеющих доступа к финансированию, заявил Ашуралиев. «Они просто не смогут закупать новую технику и обновлять автопарки. Это закономерно повлечет рост тарифов на перевозку», — признал эксперт.

Заместитель генерального директора SOTA Logistic Игорь Чернышев тоже отметил, что решение отразится на стоимости перевозок всех без исключения товаров, так как собственники автопарка будут учитывать в тарифах удорожание новых грузовиков. Он также отметил, что уже сейчас наблюдается дефицит коммерческого грузового автотранспорта, производство которого локализовано на территории России.

Исполнительный директор ООО «Сторк» (официальный представитель «Даюн» в РФ) Артур Солдаткин назвал ожидания компании о том, что ввоз в РФ новых автомобилей, особенно тяжелых грузовиков массой более 12 тонн, уменьшится примерно на 15%. «Вслед за повышением утилизационного сбора цена импортной техники, естественно, вырастет. Это ожидаемо приведет к повышению стоимости перевозок и, соответственно, росту цен на все товары», — тоже считает он.

СПЕРВА КЛИЕНТЫ ПОСПЕШАТ РАЗОБРАТЬ ТЕХНИКУ, КОТОРАЯ УЖЕ ЕСТЬ НА СКЛАДЕ И ВВЕЗЕННУЮ ДО УВЕЛИЧЕНИЯ СТАВКИ. ПОСЛЕ НАСТУПИТ ЗАТИШЬЕ, РЫНОК БУДЕТ ПРИВЫКАТЬ К НОВЫМ ЦЕНОВЫМ РЕАЛИЯМ

Директор по закупкам транспортных услуг FM Logistic в России Эдуард Миронов констатировал, что любое повышение стоимости техники сейчас критично для грузоперевозчиков, потому что на рынке образовался дефицит качественных тягачей (с КТГ выше 98%). Он напомнил, что грузовой парк устаревает, сроки поставки как китайской, так и российской техники увеличены, качество грузовых шин нестабильно, при этом существует дефицит профессиональных водителей. «Перед собственниками таких парков встает вопрос: вложиться в новую технику и руководить компанией дальше или уйти в другую сферу, например в работу по найму. При выборе второго варианта 15-летняя машина отправится на свалку, что усилит общий дефицит техники», — добавил эксперт.

«Реальная помощь для отрасли грузоперевозок может быть в удовлетворении запроса на качественную грузовую и полуприцепную технику по ценам хотя бы начала 2023 года, популяризации профессии водитель-экспедитор с категорией С или С+Е», — заявил Миронов.

Генеральный директор Odin Group Леонид Ткачик отметил, что в сегменте магистральной техники ощущается небольшая нехватка, однако он считает, что постепенно рынок насыщается. В любом случае это нельзя назвать дефицитом. При этом он отметил снижение спроса на самосвалы, так как в первом полугодии было реализовано много такого транспорта.

Эксперт напомнил, что цикл производства техники — 2–3 месяца, а это значит, что автомобили, которые уже ввезены в Россию или которые производители поспешат ввезти в ближайшее время, вероятно, останутся по старым ценам. Он предположил, что, скорее всего, производители не будут торопиться их поднять, либо сделают это незначительно.

«Сперва клиенты поспешат разобрать технику, которая уже есть на складе, — это машины, ввезенные по относительно "хорошему" курсу и до увеличения ставки. После наступит кратковременное затишье. Рынок будет привыкать к новым ценовым реалиям», — считает Ткачик.

Директор по развитию компании «КарданБаланс» Александр Приходько в свою очередь заявил, что, несмотря на повышение ставки утилизационного сбора, не следует ожидать резкого роста стоимости авто. Хотя это и влияет на формирование цен в отрасли, но воздействие не так заметно, как колебания валюты и инфляция, отметил он.

ДРУГИЕ АВТОСЕКМЕНТЫ

Что касается LCV, то повышение утилизационного сбора еще больше осложнит ситуацию в этом сегменте рынка. «Все европейские, японские и корейские бренды ушли из РФ, а локальные производители, такие как УАЗ, ГАЗ и ВАЗ, значительно сократили объемы выпуска из-за проблем с поставками комплектующих», — пояснил Александр Цыпин (ООО «БВГ»).

Он привел данные о регистрации ТС, согласно которым до 2022 года объем российского рынка мало-



1

1. Ранее повышение утильсбора побуждало зарубежные компании к локализации производств.

тоннажных грузовиков ежегодно составлял в среднем 120 тыс. машин (45–50% из них приходилось на долю ГАЗа, остальное — УАЗа и зарубежных производителей). «В 2022 году этот показатель упал до 75,2 тыс. ТС, в 2023-м ожидается дальнейшее падение до 67,4 тыс. машин. Таким образом, на рынке остается потребность ориентировочно в 52 тыс. малотоннажных грузовых автомобилей, которую пока нечем удовлетворить», — пояснил эксперт.

По его данным, с 1 августа доля утилизационного сбора в стоимости малотоннажного грузовика будет составлять около 20%. «С учетом того, что предложения китайских производителей для рынка LCV в РФ только начинают появляться, это делает данную категорию коммерческих автомобилей еще более чувствительной к изменениям стоимости, а продукт — менее интересным потенциальным покупателям», — считает Цыпин.

В сегменте автобусов все будет зависеть от их категории. Размер утилизационного сбора для автобусов вырастет в среднем на 1,2 млн рублей и будет составлять примерно 2 млн рублей без НДС. Как напомнил Александр Цыпин, сегмент городских автобусов формируют локальные производители (КАМАЗ/НЕФАЗ и ГАЗ), поэтому изменение ставки утильсбора, по его оценке, не должно оказать значительного влияния на ценообразование. А в сегменте междугородних автобусов, по оценкам ООО «БВГ», доля импорта составляет 60–70%, и основной объем машин — китайские. Так что нововведение приведет к увеличению себестоимости перевозок, а значит, к росту цен для конечного потребителя, заявил эксперт.

Параллельно с изменением размера утилизационного сбора растет курс валют, напомнил он. «Средняя стоимость китайского автобуса — 1,2 млн юаней. При курсе 8,5 руб. за 1 юань (осенью 2022 года) с учетом прежнего утильсбора такой автобус можно было купить

в среднем за 11 млн руб. При курсе 12,5 руб. за 1 юань и повышенной ставке утильсбора — уже за 17 млн руб. То есть мы видим удорожание на 55%», — пояснил Цыпин.

«ПЛЮСЫ» ДЛЯ ЛОКАЛИЗАЦИИ

К чему приведет реализация решения для локального рынка? Как отметили в Минпромторге, повышение утилизационного сбора позволит увеличить доходы бюджета, помочь отечественным компаниям продавать больше своей продукции, а иностранным эффективно инвестировать в локализацию производства.

В министерстве подчеркивают, что «за счет доступного российским автопроизводителям комплекса мер господдержки индексация не окажет влияния на стоимость отечественных автомобилей». В ведомстве отметили, что данная мера должна повысить инвестиционную привлекательность локализации производства автомобилей на территории России для партнеров из дружественных стран. Причем эта мера не единичная — одновременно на те же цели должен работать перезапуск «брошенных» иностранных площадок, освоение и масштабирование производства компонентов, диверсификация и наращивание отечественного предложения на рынке, говорил Денис Мантуров.

Александр Приходько («КарданБаланс») пояснил, что часть средств от повышения сбора будет перенаправляться на софинансирование программы льготных автокредитов. Такая инициатива, по его оценке, действительно ускорит процесс локализации производства автомобилей китайскими партнерами.

В пресс-службе компании «Соллерс» подчеркнули, что решение по индексации утилизационных сборов поможет в реализации целей по быстрому восстановлению объемов внутреннего производства автомобилей и по обеспечению технологического суверенитета в ав-

топрое. В компании рассчитывают, что это позволит обеспечить внутренний спрос, прежде всего за счет выпуска автомобилей на существующих мощностях автозаводов в России.

Станислав Сидоров (компания Pro Control) согласен, что решение может стимулировать инвестиции в локализацию производства автомобилей в России. «Это может быть привлекательно для зарубежных компаний, ищущих способы снижения затрат на импорт автомобилей в Россию, поскольку автомобили, произведенные на территории страны, могут быть освобождены от утилизационного сбора или сниженных ставок, — заявил он. — В свою очередь это может привести к созданию новых рабочих мест и увеличению внутреннего производства автомобилей». При этом он сделал оговорку, что реальные последствия могут варьироваться в зависимости от множества факторов.

«Вместе с другими экономическими факторами — такими как изменение курса валют — увеличение утилизационного сбора может привести к росту цен на автомобили и связанные услуги. Это может повлиять как на импортные автомобили, так и на отечественные, поскольку величина утилизационного сбора также влияет на цены производителей на внутреннем рынке», — отметил эксперт.

Леонид Ткачик (Odin Group) считает, что увеличение утилизационного сбора с повышением инвестиционной привлекательности производства в России связать сложно. «Любое производство должно иметь для инвестора экономический эффект, выгоду. Производитель должен понимать, как и когда окупятся инвестиции. И одна из важнейших ролей здесь принадлежит государству, которое определяет преференции для инвесторов», — сказал он. По его оценке, необходимо, чтобы снизились курсовые риски, чтобы комплектующие также производились в России. Если же компоненты импортируются, производство все равно привязано к курсу валюты, будь то евро или юань, отметил эксперт.

«Таким образом, для усиления инвестиционной привлекательности и стремления производителей локализовать производство в РФ нужна крепкая связка: государство — инвестор, — подчеркнул Ткачик. — Нужны четкие правила и шаги, пройдя которые инвестор получит со стороны государства поддержку, субсидии. Нужна дорожная карта, где будут прописаны и экономическая выгода инвестора, и интерес государства, например открытие новых рабочих мест, и так далее».

Исполнительный директор ООО «Сторк» (официальный представитель «Даюн» в РФ) Артур Солдаткин также отметил, что для повышения инвестиционной привлекательности локализации производства автомобилей в России одного увеличения ставки утилизационного сбора недостаточно. «Мы оценивали возможность сборки тягачей "Даюн" в нашей стране, однако пришли к выводу, что на данный момент с учетом сложностей логистики их выгоднее импортировать, — рассказал эксперт. — Мы считаем, что освобождение от утилизационного сбора могло бы подтолкнуть азиатские компании к принятию решения о локализации производства».

Эксперт автобизнеса Илья Назаров напомнил, что среди дилеров давно ходили слухи о планируемом закрытии параллельного импорта с целью переклочения покупателей на модели локального производства. Он тоже заметил, что увеличение утильсбора никак не поможет росту спроса на локальные модели. Автопроизводители могут получать компенсацию утильсбора при высоком уровне локализации компонентов, но реальность такова, что сейчас высоким уровнем локализации могут похвастаться не все компании, отметил он. И то ГАЗ и Lada, к примеру, получают

ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ ЛОКАЛИЗАЦИИ ПРОИЗВОДСТВА АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ ОДНОГО УВЕЛИЧЕНИЯ СТАВКИ УТИЛИЗАЦИОННОГО СБОРА НЕДОСТАТОЧНО

компенсацию в полном объеме лишь за самые простые модели (Granta, Niva Legend), рассказал эксперт.

«Данная мера никак не скажется на привлечении новых партнеров из дружественных стран. Срок окупаемости автомобильного завода составляет 15–20 лет, — добавил Назаров. — В течение этого периода инвесторам необходимо гарантировать стабильность условий (политическая обстановка, налоговые условия, прогнозируемые объемы рынка, те же утилизационные сборы должны быть зафиксированы на этот период). Как мы видим, сейчас никто из новых брендов не готов организовывать полноценное локальное производство».

Он не верит в реализацию планов увеличить приток средств в бюджет — подобная мера, по оценке Назарова, приведет только к увеличению стоимости автомобилей на 10–20%, в зависимости от возраста и объема двигателя авто. «Учитывая, что цены на автомобили и так испытывают давление со стороны роста курсов валют, все это в совокупности может привести к обвалу рынка, и будет обратный эффект, когда общие поступления в казну сократятся», — сказал он.

Юридический консультант Евгений Мазгов с сожалением констатировал, что «мы не слышим о развитии автомобильных производств и не можем сказать какая часть средств утилизационного сбора будет направлена непосредственно на утилизацию». Однако он отметил, что собранные средства все же обеспечат прямые меры поддержки отечественного автопрома и будут направлены на перезапуск простаивающих площадок, наращивание объемов производства и развитие собственной компонентной базы, что в среднесрочной перспективе должно способствовать решению проблем дефицита техники и удовлетворения спроса.

«Понимая емкость российского рынка, сложившийся спрос, а также конкурентные преимущества текущего момента, китайские производители продолжат экспансию на рынок по существующим схемам без активного использования инструментов локализации», — считает он.

Ранее повышение утильсбора действительно побуждало зарубежные компании к локализации производства. Однако сейчас изменение целей поставок и риск резких изменений на рынке не дают возможности быстро развернуть локальные производства, обратил внимание генеральный директор ООО «ББГ» Александр Цыпин.

«Мера Минпромторга по поддержке локализованных производителей правильная и долгосрочная, однако вопрос будет в ее реализации — в ответственности тех автопроизводителей, которые эти ресурсы получат и которых эта мера поддержки коснется», — заявил Валерий Кузьмин, управляющий партнер компании «ААА Траксервис». Он подчеркнул, что любой протекционизм и смягчение конкурентных рыночных условий создает возможности для неэффективных бизнес-моделей и далеко не всегда заставляет усерднее работать, а часто наоборот расхолаживает, предоставляя незаслуженные конкурентные преимущества и обеспечивая сбит.

СЛЕДУЮЩИЙ

«ВАЛДАЙ 8» > ПОЛНАЯ МАССА: 7,5 Т > НАЧАЛО ПРОДАЖ В РОССИИ: ИЮЛЬ 2023 Г. > ЦЕНА: ОТ 3,8 МЛН РУБ.

СРЕДНЕТОННАЖНИК «ВАЛДАЙ 8» СМЕНИЛ НА КОНВЕЙЕРЕ ГОРЬКОВСКОГО АВТОЗАВОДА СВОЕГО ПРЕДШЕСТВЕННИКА «ВАЛДАЙ NEXТ». ГАЗ ПЕРЕВЕЛ БЕСКАПОТНИК НА НОВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ И УВЕЛИЧИЛ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ > МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ > ФОТО ЮРИЯ КУЗНЕЦОВА

Обновленное шасси уже поступило в работу к компаниям-надстройщикам. А первым товарным автомобилем на шасси «Валдай 8», представленным широкой публике, стал изотермический продуктовый фургон грузоподъемностью 4 тонны. Премьера этой машины состоялась на выставке «Иннопром 2023» в Екатеринбурге. А наше знакомство с новой моделью грузовика прошло на Горьковском автозаводе.

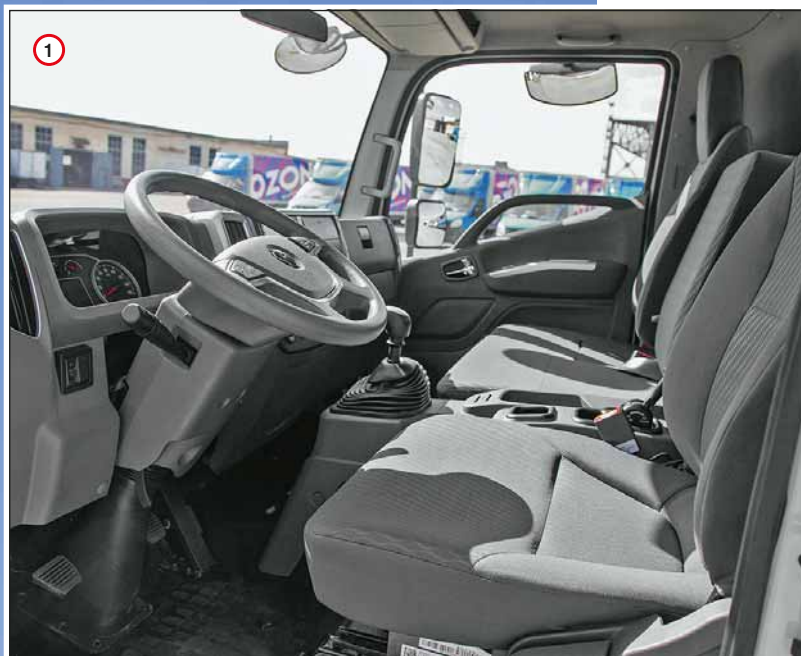
Бескапотный «Валдай» дебютировал в 2020 году. Он представляет собой машинокомплект узлов и компонентов от хорошо известной техники: шасси — унифицированное с тяжелым «Газоном Next», мо-

тор Cummins 2.8 — как у «Газели», коробка передач — новая газовская шестиступка, она является собственной разработкой инженеров ГАЗ и производится на предприятии «Нижегородские моторы». Кабина — китайская Foton, но производится на ГАЗе по полному циклу, включая сварку, катафорез, окраску. Кстати, почти по такому же пути строился вначале двухтысячных годов «Валдай» первого поколения: рама от ГАЗ-4301, опе-

рение и кабина от «Газели» плюс минский мотор Д-245.

Главное нововведение — теперь под кабиной появился 2,5-литровый турбодизель G21 мощностью 150 л. с. и крутящим моментом 420 Нм. В основу дизелей серии G (семейство G 2.5) положен новейший агрегат Foton Aucan FD25, разработанный при участии известной британской инженеринговой компании Ricardo. На данный момент двигателя G 2.5 поставляются





1. Рулевая колонка регулируется по высоте и углу наклона.
2. В машине есть почти все: начиная от бортового компьютера, кондиционера, двухдиновой мультимедиа и заканчивая предпусковым подогревателем.
3. Центральный замок с единым ключом не только для дверей и зажигания, но и для пробки топливного бака.
4. С пассажирской стороны предусмотрено бордюрное зеркало.



на ГАЗ, в дальнейшем их сборка будет налажена в Нижнем Новгороде на площадке ГАЗа. Запланирована глубокая локализация производства — вплоть до элементов топливной аппаратуры. Локализация будет проводиться поэтапно. Так, например, в Нижнем Новгороде уже запущен новый литейный завод, который будет заниматься изготовлением отливок для этих двигателей.

Кстати, двигатель G-серии также устанавливается на автомобиль «Газель Next». Мотор имеет современную высокотехнологичную конструкцию. Благодаря чугунному блоку цилиндров и ковальному стальному коленвалу он обладает высокой прочностью и износостойкостью, а благодаря алюминиевой головке блока цилиндров отличается низким весом — всего 220–228 кг, в зависимости от модификации. Кроме того, за счет конструкции газораспределительного механизма с гидрокомпенсаторами и ременным приводом двух распредвалов дизель обладает низким уровнем шума. Это значительная разница, хорошо различимая на слух при очном сравнении моторов Cummins ISF 2.8 и G 2.5. Если продолжать сравнение двух

силовых агрегатов, стоит упомянуть, что снижение рабочего объема с 2,8 до 2,5 л способствовало повышению такого важного параметра, как топливная экономичность: разница в удельном расходе топлива Cummins ISF 2.8 и G 2.5 составляет порядка 4,4%. Это ключевой фактор при определении рентабельности коммерческой эксплуатации автомобиля.

Увеличение крутящего момента до 420 Нм позволило сделать машину более грузоподъемной: если в версии шасси «Валдай Next» имел полезную нагрузку 3,8 тонны, то «Валдай 8» — уже 4,6 тонны. Естественно, с 6,7 до 7,5 тонны выросла полная масса среднетоннажника. Таким образом, перевозчикам предложен грузовой автомобиль с более высокими эксплуатационными характеристиками.

Поскольку «Валдай» создан на платформе тяжелого «Газона Next», вносить изменения в шасси не пришлось. Рама, подвеска и мосты — газоновские и отчасти от «Валдая» первой генерации. От него новинка унаследовала малолитровые пакеты задних рессор с резинометаллическими сайленд-блоками и шины посадочным диа-

1. Стальной топливный бак вмещает 125 л.
2. Под кабиной 2,5-литровый турбодизель G 21 мощностью 150 л. с., сборка которого будет налажена в Нижнем Новгороде.



ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



ПРАКТИЧНО. Над ветровым стеклом предусмотрен вещевой отсек.



СПОРНО. Клапан стояночного тормоза переехал на 170 мм ближе к задней стенке.



метром 17,5 дюйма. В результате погрузочная высота машины составила 1160 мм. Как и положено современным среднетоннажникам, карданный вал необслуживаемый. В редукторе заднего моста используются кромочные манжеты. Сам редуктор — с гипоидной главной передачей, передаточное число главной пары — 6,6. Грузовик оборудован передним и задним стабилизаторами поперечной устойчивости. Тормозная система пневматическая, SORL. Точно такая же применяется на «Газоне Next». Механизмы на всех колесах дисковые, есть ABS и система курсовой устойчивости.

На раме слева за защитным ограждением — контейнер с аккумулятором, топливный фильтр и бак на 125 л дизельного топлива. Чуть поодаль, в заднем свесе, — добротный инструментальный ящик внушительных размеров. За противоподкатным брусом, опять же в заднем свесе, — запаска.

В кабине «Валдая 8» можно обнаружить значительные изменения. По просьбе перевозчиков для повышения комфорта на коротких маршрутах с частыми остановками усилена термо- и шумоизоляция кабины и силового агрегата. Клапан стояночного тормоза, расположение которого критиковали



водители, переехал на 170 мм ближе к задней стенке. Он больше не мешает использовать пассажирские сиденья в качестве полноценного спального места: отдыхать лежа теперь можно без проблем! Но то, что клапан убрали из поля зрения водителя, — спорно. Я бы предпочел видеть современное решение — кнопку электронного ручника на передней панели.

В списке других заявленных улучшений — установка новых защитных пластин около двигателя, а также доработка системы охлаждения. Оптимизация воздушного потока снижает потребность в рабо-

3. Для повышения комфорта на коротких маршрутах с частыми остановками усилена термо- и шумоизоляция кабины и силового агрегата.


те вентилятора, поэтому шумность также уменьшена.

Еще несколько слов о кабине. Регулируемая по высоте и углу наклона рулевая колонка, сервоприводы стеклоподъемников, центральный замок (с единым ключом не только для дверей и зажигания, но и для пробки топливного бака), круиз-контроль и 9-дюймовое мультимедийное устройство с кнопками на руле — в «стандарте». Есть кондиционер и предпусковой подогреватель.

А ездит грузовичок еще приятнее, чем раньше: мало того что маневренность (при длине чуть менее 7 м минимальный разворот заявлен в 6,2 м) и обзорность по-прежнему прекрасные, так в кабине стало еще тише, и передачи переключаются легко и четко не в пример экземпляру, который мой коллега водил в конце 2020 года. По сути, машина имеет все то, что нужно для работы грузовику в городе. Но главный козырь нового «Валдая» — насыщенная базовая комплектация. То, что у конкурентов предлагается опционально, у грузовика из Нижнего есть по умолчанию. К слову, новинка оснащена фирменной заводской телематикой GAZ Connect.

Другая особенность модели — потребитель получает товарный автомобиль. Самые распространенные кузова — промтоварные, изотер-

мические фургоны, а также авто-рефрижераторы, включая вышеупомянутый продуктовый фургон, будут выпускать прямо на заводе. Кстати, двигатель на заводе комплектуется двумя компрессорами: для кондиционера в кабине и для холодильной установки в грузовом отсеке. В перспективе рассматривается производство эвакуаторов и самосвалов. Для таких версий в качестве опции в новой коробке предусмотрен люк для отбора мощности. Предусмотрено три модификации по длине: стандартная колесная база (3310 мм), стандартная база плюс длинный свес, длинная колесная база (4000 мм) плюс длинный свес.

Запускаемая обновленный «Валдай 8», «Группа ГАЗ» рассматривает в качестве потенциальных конкурентов китайские FAW J6F, Sinotruk Homan, Foton Aumark и, конечно, среднетоннажник КАМАЗ «Компас-9», демонстрирующий активный рост продаж. Однако выпускаемый серийно российский китайский автомобиль «Компас-9» (КАМАЗ-43089) имеет полную массу 9500 кг (почти на две тонны больше). Но в перспективе КАМАЗ собирался начать выпуск грузовика полной массой 7500 кг — вот он-то действительно может быть конкурентом «Валдая 8». То есть ГАЗ играет на опережение. 

«ВАЛДАЙ 8»

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	4x2
Полная масса, кг	7500
Габариты (длина/ширина/высота), мм	6513x2300x2310
Колесная база, м	3,31
Объем топливного бака, л	125

Двигатель:

тип	дизельный, рядный, 4-цилиндровый, Евро-5
рабочий объем, л	2,5
мощность, л. с. при мин ⁻¹	150 при 3800
крутящий момент, Нм при мин ⁻¹	420 при 2300

Коробка передач

	механическая, 6-ступенчатая
--	-----------------------------

Подвеска

	рессорная, зависимая
--	----------------------

Тормоза

	дисковые
--	----------

Размер шин

	215/75R17,5C
--	--------------

СЕРВИС

Заводская гарантия	4 года или 200 000 км
--------------------	-----------------------


Межсервисный пробег	20 000 км
---------------------	-----------


ЦЕНА

Базовая, руб.	от 3 800 000
---------------	--------------

КОНКУРЕНТЫ

	FAW J6F, Sinotruk Homan, Foton Aumark, КАМАЗ «Компас-9»
--	---

 Комфортная кабина со спальным местом, усиленная шумо- и термоизоляция.

 Отсутствует система помощи при старте в гору.



4. Тормозная система — пневматическая, механизмы — дисковые.
5. От «Валдая» первой генерации новинка унаследовала рессоры с резинометаллическими втулками.



ЗВЕЗДА ВОСТОКА

DAYUN V9 4X2 > ПОЛНАЯ МАССА: 18 Т > НАЧАЛО ПРОДАЖ В РОССИИ: ИЮЛЬ 2023 Г. > ЦЕНА: ОТ 10,5 МЛН РУБ.

НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ ТЯЖЕЛЫХ ГРУЗОВИКОВ ПОПОЛНЕНИЕ: ПЕРЕВОЗЧИКАМ ПРЕДСТАВЛЕНЫ КИТАЙСКИЕ МАГИСТРАЛЬНЫЕ ТЯГАЧИ DAYUN НОВОЙ ГЕНЕРАЦИИ. ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ПОЗИЦИОНИРУЕТ МОДЕЛЬ DAYUN V9 В ПРЕМИУМ-СЕКТОРЕ. ВЫЯСНЯЕМ, КАКОВ КОНКУРЕНТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ МАШИН С ПЯТИКОНЕЧНОЙ ЗВЕЗДОЙ НА ЭМБЛЕМЕ

> МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ > ФОТО АВТОРА

Малоизвестный в России автомобильный бренд Dayun принадлежит крупному частному холдингу Shanxi Tongda Group. С 1999 года в Китае выпускаются мопеды бренда Dayun. В марте 2009 года Dayun Group приобретает Sichuan Yinhe Automobile Group, производителя среднетоннажных грузовиков из Чэнду. Компанию переименовывают в Chengdu Dayun Automobile Group. В 2010 году предприятие строит второй завод в провинции Хубэй, а в 2012-м становится одним из наиболее быстро развивающихся предприятий китайского автопрома.

Вставший на конвейер летом прошлого года магистральник

Dayun V9 у себя в стране позиционируется в премиум-сегменте.

Официальным дистрибьютором Dayun V9 в России является ООО «ДАЮН-РУС», а первым дилером «Скан Юго Восток». Перевозчикам предлагается три исполнения тягача нового семейства: двухосный, трехосный рессорный и трехосный с задней пневмоподвеской.

ПОВТОРИТЬ УДАЧНОЕ

Многие называют Dayun V9 китайским Volvo. И правда, внешне грузовик очень похож на Volvo FH — сходство наблюдается в зеркалах, элементах кабины, даже пластик

1. Dayun V9 получил шикарную даже по европейским меркам кабину — с высокой крышей и ровным полом.
2. На боковой стенке над водительской дверью размещен ЖК-телевизор.
3. Электронный клапан стояночного тормоза заменил на приборной панели привычный рычажок.

внутри похож. Впрочем, российский дистрибьютор опровергает все намеки на плагиат, утверждая, что китайские партнеры лишь повторяют удачные решения брендов, ушедших с нашего рынка.

Предназначенные для междугородних перевозок седельные тягачи Dayun V9 выходят на сильно насыщенный китайскими аналогами российский рынок магистральников, но у них безусловно есть свои сильные стороны, благодаря которым эти автомобили наверняка смогут потеснить конкурентов, заняв свою определенную нишу.

Dayun V9 получил шикарную даже по европейским меркам кабину: на пневматической подвеске, с высокой крышей и ровным полом, с хорошей эргономикой и богатым оснащением. Поставщик включил в комплектацию кнопку старт-стоп, центральный замок, электрические стеклоподъемники, систему климат-контроль, люк в крыше с двумя шторками и электроприводом, датчики света и дождя, светодиодные ходо-





вые огни, контурную подсветку салона, как в дорогой легковушке. Предусмотрен жидкостный подогреватель двигателя и кабины и автономный отопитель.

В панели приборов используется 12-дюймовый LCD-дисплей, где по центру расположен круг тахометра с цифровым спидометром, а по бокам от него можно вывести практически любую интересующую водителя информацию. На обращенной к водителю стороне центральной консоли есть мультимедиа-система с экраном 10,1 дюйма. С него можно, к примеру, управлять магнитолой и климатической системой, включая распределение воздушных потоков, а можно выве-

сти на него изображение с четырех видеокamer.

В кабине над ветровым стеклом расположено несколько больших, закрытых выдвижными шторками вещевых ящиков с внутренней подсветкой. Также имеется выдвижной ящик под приборной панелью, плюс открытые места хранения над дверями.

На спальном отделении инженеры Dayun не сэкономили: здесь одна над другой расположены две широкие спальные полки. Причем нижняя — с поднимающейся спинкой, которую можно перемещать и фиксировать под удобное положение тела, превращая спальное место в анатомический шезлонг.

Под нижней полкой традиционно для тягачей подобного назначения сделан выдвижной ящик. Но не вещевой — в его пространство вписан довольно емкий холодильник, совсем не лишний в дальней дороге. Привычного для многих «китайцев» заднего стекла у кабины нет, и это хорошо: в мороз будет меньше уходить тепло. Это пример оперативного реагирования производителя на запросы от клиентов. Также стоит обратить внимание на ЖК-телевизор, который размещен на боковой стенке над водительской дверью. По теперешним временам это совсем не лишнее дополнение к пространству для отдыха.



ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



СПОРНО. Селектор роботизированной КП современным не назовешь.



ПРАКТИЧНО. Сиденье пассажира — со складной подушкой.

Переключатель режимов автоматизированной трансмиссии выполнен в виде размещенного справа от водительского сиденья массивного селектора. Предусмотрены режимы ручного переключения передач, мощностной и экономичный строй, есть режим маневрирования, когда грузопоезду требуется двигаться с черепашьей скоростью, но с сохранением высоких оборотов.

Компоновочное решение для селектора АКП спорное, современным его не назовешь, поскольку узел занимает часть свободного пространства, а значит, создает препятствие для свободного перемещения по кабине. В качестве альтернативы стоит рассмотреть обычный поворотный тумблер на приборной панели или подрулевой переключатель, как у FAW J7. Впрочем, решать самим перевозчикам. Если от них поступят сигналы, завод непременно отреагирует, утверждает дистрибьютор. Зато в качестве компенсации предлагается электронный клапан стояночного тормоза, его клавиша заменила на приборной панели привычный рычажок.

КОМПЛЕКТАЦИЯ — МАКСИМАЛЬНАЯ

В настоящее время комплектация у Dayun V9 фиксированная, но она максимальная и включает все



DAYUN V9 4X2 X4181

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	4x2
Габариты (длина/ширина/высота), мм	6315/2550/3925
Колесная база, мм	3900
Снаряженная масса, кг	7350
Полная масса, кг	18 000
Полезный объем, м³	7,8
Емкость двух топливных баков, л	1000 (600+400)
Двигатель:	
модель	Weichai WP12.460E50
тип	дизельный, рядный, с турбонаддувом, Евро-5
рабочий объем, см³	11 596
мощность, л. с. при мин⁻¹	460 при 1800
крутящий момент, Нм при мин⁻¹	2110 при 1300
Коробка передач	роботизированная, 16-ступенчатая
Подвеска	
передняя	рессорная
задняя	пневматическая
Тормоза	дисковые
Размерность шин	315/705R22,5

ЦЕНА

Базовая, руб. 10 500 000



СЕРВИС

Заводская гарантия 12 месяцев или 150 000 км

Межсервисный пробег 100 000 км

КОНКУРЕНТЫ

Dongfeng GX, Shacman X3000, Foton Auman EST A

-  Комфортная спальная кабина, европейские технологии, хорошая шумоизоляция.
-  Возимый запас топлива меньше, чем у конкурентов.



1. Кабина опрокидывается с помощью электрогидравлического привода.
2. Для обслуживания ветрового стекла предусмотрены откидные ступени.
3. В задней подвеске используется поперечная штанга, а не V-образная тяга.
4. Мотор только один — рядная «шестерка» Weichai WP12.460E50 мощностью 460 л. с.

самое необходимое и востребованное перевозчиками. Мотор только один — рядная «шестерка» Weichai WP12.460E50 рабочим объемом 11, 6 л мощностью 460 л. с. и крутящим моментом 2110 Нм. С турбодизелем агрегируется роботизированная 16-ступенчатая коробка Fast Gear F16JZ26A с овердрайвом. Передаточное отношение ведущего моста — 2,85. По мнению поставщика, такое сочетание сулит перевозчикам улучшенную экономичность. К слову, аналогичное решение с 16-ступенчатой коробкой и выбором передаточных чисел применяется на тягачах DAF XF. Перевозчики довольны.


Подвеска классическая: спереди малолистовые рессоры, сзади — на пневмобаллонах. Максимальная нагрузка на переднюю ось 7,5 тонны, на задний мост — 13 тонн. Особо отмечу, что задняя подвеска двух-, а не четырехбаллонная. В качестве направляющего устройства используются два продольных рычага с задней поперечиной. В двухбаллонной подвеске меньше компонентов, а значит, будет проще с обслуживанием. К слову, у Scania тоже двухбаллонная подвеска. Высота седла Jost магистральная — 1157 мм, что позволяет использовать широкий спектр прицепного состава.

Компоновка шасси производит впечатление плотно сбитой: баки и агрегаты по обеим сторонам рамы подогнаны друг к другу с минимальными зазорами, благодаря чему в пределах колесной базы удалось разместить два топливных бака (400+600 л) и бак с жидкостью AdBlue (80 л), глушитель с сажевым фильтром, ресиверы и даже аккумуляторный ящик. Так что в задний свес Dayun V9, в отличие от мно-

гих современных магистральников, не перенесено ничего, за что водители наверняка помянут разработчиков добрым словом.

На мой взгляд, тягач перевозчикам понравится, особенно если после повышения утилизационного сбора получится сохранить его весьма привлекательную стоимость, которая на данный момент составляет 10,5 млн рублей. Кстати, в стоимость включены два техобслуживания — после пробега 50 000 км и 100 000 км.

Важно, что дистрибьютор оперативно решает вопросы с поставщиком по адаптации техники к российским условиям, реагирует на обратную связь от эксплуатирующих организаций. В качестве примера на грузовике усилена шумо- и теплоизоляция, все информационные таблички русифицированы, а в мультимедиа загружен «Яндекс. Навигатор». По словам генерального директора ООО «ДАЮН-РУС» Александра Зори, до конца года в России планируется реализовать до тысячи магистральных грузовиков. И это при том, что марки Dayun пока нет в строках российской статистики. «То, что мы привезем в этом году, успешно продадим, в этом у меня сомнений нет. И от того, как мы о себе заявим сейчас, будет успех в следующем», — отметил Александр Зоря. Кстати, на сень дистрибьютор анонсирует презентацию линейки самосвалов.

В общем, у Dayun V9 есть все шансы прийтись ко двору и впрямь в грузоперевозки по России, что называется, по полной программе. И главное: в условиях дефицита подвижного состава спрос на такую технику будет и на вторичном рынке. 





КАПИТАНСКИЕ «ДОЧКИ»

DONGFENG CAPTAIN-T > ПОЛНАЯ МАССА: 2,5/3,5 Т > НАЧАЛО ПРОДАЖ В РОССИИ: ИЮНЬ 2023 Г. > ЦЕНА: ОТ 2 555 000 РУБ.

НИЖЕГОРОДСКАЯ КОМПАНИЯ «ПРОМЫШЛЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ» ПОКАЗАЛА ВАРИАНТЫ НАДСТРОЕК, РАЗРАБОТАННЫЕ ДЛЯ НЕДАВНЕЙ НОВИНКИ РОССИЙСКОГО РЫНКА — МАЛО-ТОННАЖНОГО ГРУЗОВИКА DONGFENG CAPTAIN-T. НА БАЗЕ КИТАЙСКОГО БЕСКАПОТНИКА ПРЕДСТАВИЛИ ТЕНТОВАННУЮ ВЕРСИЮ, ДВА ПРОМТОВАРНЫХ ФУРГОНА И РЕФРИЖЕРАТОР С ГИДРОБОРТОМ. И ЭТО ЕЩЕ НЕ ВСЕ «КАПИТАНСКИЕ» ВЕРСИИ МАШИНЫ, КОТОРЫЕ БУДУТ ДОСТУПНЫ РОССИЙСКИМ ПОТРЕБИТЕЛЯМ

> МАКСИМ ПРИХОДЬКО > ФОТО АВТОРА И КОМПАНИИ «ПРОМТЕХ»





1



3



2



4

1. Приборы хорошо читаются, а контрольные лампы видно даже при ярком солнечном свете.
2. В кабине за спинкой водительского сиденья спрятан компрессор с манометрами.
3. Тонкий по обхвату руль — единственное, что не пришлось по душе в кабине.
4. Так выглядит пассажирский подлокотник-органайзер. В нем есть бардачок.

Грузовики полной массой 3,5 тонны были и остаются в России одним из самых развивающихся сегментов авторынка. Из отечественных производителей такую технику традиционно выпускают ГАЗ и УАЗ, а недавно к ним добавился КАМАЗ, представивший малотоннажный «Компас-5», переименованный китайский грузовик JAC N-серии. Компания «Соллерс» под занавес 2022 года локализовала сборку легких грузовичков «Атлант» и «Арго», в основе которых тоже лежат коммерческие машины JAC. Предлагать на этой базе различные надстройки сторонние кузовостроительные компании большим желанием не горят, так как «Соллерс» самостоятельно застраивает свои машины, сказавшись наследством от Ford (завод в Елабуге ранее «облагораживал» шасси и цельнометаллические фургоны модели Transit).

С приходом на наш рынок малотоннажного Dongfeng Captain-T нижегородский завод «Промтех» решил вовлечь новичка в орбиту своих интересов. Учитывая колоссальный опыт предприятия по доводке коммерческой техники полной массой до 3,5 тонны, наш рынок ждет широкий ряд модификаций, с некоторыми из которых я уже познакомился.

КИТАЙСКОЕ

Крылатое выражение Грибоедова о повсеместном смешении в России «французского с нижегородским» в безвозвратном прошлом. Сейчас правильнее говорить о смеси китайского с нижегородским. Запад от нас теперь «далеко», а Восток стал совсем не дальним в силу разных причин.

Поскольку Dongfeng Captain-T в Россию импортируется недавно, пару слов о том, что собой представляет автомобиль с колесной формулой 4x2.

Сердце машины — рядный 4-цилиндровый двигатель Q23-132E60, больше знакомый нашим сервисменам по дизель-генераторным установкам из Китая. Объем мотора 2,3 л, мощность 128 л. с., крутящий момент 315 Нм. Коробка передач механическая, с тросовым приводом переключения. Подвеска рессорная. На задней оси есть стабилизатор поперечной устойчивости. Вообще, рамная машина вышла достаточно простой, впрочем, из комфортных опций есть все, что нужно: рулевая колонка регулируется по высоте, полный электропакет, кондиционер, круиз-контроль, подогрев сидений, протекторная магнитола. Как резюмировал коллега — в грузовике электроники не больше, чем в домашнем холодильнике. Автомобиль предлагается полной массой 3,5

и 2,5 тонны. Разница только в колесной базе: короткая (2800 мм) или длинная (3200 мм). В помощь водителю предлагаются ABS и система курсовой устойчивости.

НИЖЕГОРОДСКОЕ

Так как «Промтех» свои машины традиционно комплектует элементами пневмоподвески, есть она и в грузовом «китайце». В кабине за спинкой водительского сиденья спрятан компрессор с манометрами, а задняя подвеска усилена пневмобаллонами. Для чего полторатонной машине задняя двухконтурная пневмоподвеска? На ней же грузы возить, а не людей? Заводские маркетологи ответили: «Для повышения комфорта, улучшения управляемости и нивелирования последствий неравномерной загрузки». Звучит хорошо, однако большого смысла в этой затее не вижу. Когда автомобили скорой помощи от «Промтеха», их выпускают на основе Lada, снабжают «пневмой» — это понятно. Коммерческие версии Lada в версии Prima с элементами пневмоподвески тоже понятны, нужен некий запас по грузоподъемности. Для чего подобное решение на грузовике с рессорной подвеской, которому по плечу полторы тонны груза, а изначально машина сделана с куда большей

грузоподъемностью, чем заявлено по паспорту? Возможно, в этом решении кроются корни исконно русской поговорки о том, что запас, каким бы он ни был и в чем ни измерялся, еще никому не помешал.

НА СТАРТ ПРИГЛАШАЮТСЯ

По мнению маркетологов завода-изготовителя, представленные варианты, выполненные на шасси Dongfeng Captain-T, являются самыми перспективными для рынка. Для ознакомления были показаны три исполнения машины. Среди них короткий промтоварный фургон (колесная база 2800 мм, полная масса 2490 кг, полезный объем 14,5 м³. Это так называемая «московская» версия, для беспрепятственного проезда в пределы Третьего транспортного кольца. Еще были 16-кубовый промтоварный фургон с колесной базой 3200 мм полной массой 3490 кг и тентованный грузовик на аналогичном шасси.

Самым простым вариантом оказался тентованный грузовик. Длина и ширина бортовой платформы 4200x2000 мм. Кузов аутентичной китайской версии размерами всего 3400x1920 мм. Теперь вы понимаете, для чего понадобился отечественный вариант грузовой платформы? На тесте был представлен вариант с нарядными алюминиевыми бортами. По желанию их высоту можно варьировать при заказе от скромных 400 мм до 800 мм. Цена машины — 2 593 000 руб. Дорого? Есть версия подешевле, со стальными бортами, она стоит 2 555 000 руб. Установка на платформу тента поднимет цену до 2 626 000 или 2 605 000 руб. соответственно. Заметил один существенный минус — в кузове не было такелажных петель для крепления груза. Возможно, забыли сделать в спешке или надеются на «пневму», которая призвана смягчить неравномерность расположения груза в кузове? К слову: исконно китай-



1. Дизели Quanchai имеют длительный моторесурс, высокую ремонтопригодность, способны работать в любых климатических условиях.

ский грузовик тоже не имеет таких креплений, я посмотрел специально. При описании «убранства» фургонов мне не хватило специально расположенных креплений для фиксации груза. Поклажа сегодня размещается не навалом, а в палетах. А к чему их крепить? Зато погрузочная высота у всех вариантов одна — 900 мм.

Промтоварный фургон. Размеры его грузового отсека составляют 4200x2000 мм (длинная база) или 2100x2000 мм (короткая база). Стены выполнены из сэндвич-панелей толщиной 30 мм. Двери распахиваются на 270° и снабжены фиксаторами. Объем грузового от-

сека — 16 м³, а цена 2 638 000 руб. Изотермический фургон, его размеры 3800x2000 мм или 2100x2000 мм (в зависимости от шасси), тоже выполнен из сэндвич-панелей, но толщиной 50 мм. Полезный объем такой машины составляет от 11 до 14 м³, стоимость 2 760 000 руб. Если к такому кузову добавить холодильное оборудование, получится рефрижератор. Превращение изотермы в холодильник на колесах поднимет стоимость машины до 3 040 000 руб. Объем этого «рефа» 11,5 м³, грузоподъемность машины 1200 кг. Производитель заявил, что температурный режим ва-



ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



СПОРНО. В кузове нет такелажных петель для крепления груза.



ПРАКТИЧНО. Автоматический прожиг сажевого фильтра можно временно отключить.



рируется от -20 до $+12$ °С. Кстати, представленный автомобиль был на штатной рессорной подвеске, без пневматики. Грузовик построен на шасси с колесной базой 2800 мм, зато его оснастили гидробортом, грузоподъемность которого 750 кг. Отмечу, что в отечественном малотоннажном транспорте такое решение ранее еще не встречалось.

ЗЕРКАЛА ДЛЯ ГЕРОЯ

Для краткого ознакомительного теста на Дмитровском автополигоне были представлены четыре версии машины. Протестировать можно было все, исключая рефрижератор, он уже «нашел» своего хозяина. Так как грузовички были без балласта, говорить о драйверских ощущениях буду в общих чертах. Гонять по полигону на пустом грузовике — занятие не особо продуктивное.

Машина внешне выглядит так, что сразу понятно — в ее основе лежит азиатская конструкторская школа: все округло и компактно согласно японскому подходу к проектированию малотоннажных автомобилей в конце прошлого века. Возможно, что из-за этого радиатор кондиционера вертикально размещен на раме за кабиной. Зато «Промтех» снабдил его дополнитель-

2. В дополнение к рессорам — пневмобаллоны.
3. Топливный фильтр грубой очистки снабжен подогревом и ручной подкачкой.
4. «Холодильник» построен на шасси с колесной базой 2800 мм и оснащен гидробортом.

ной стальной защитой, за что им отдельное спасибо.

Кабина двухместная, хотя пассажирское сиденье заявлено как полуторное. Для доступа в кабину есть ухватистые ручки на передних стойках. Устроившись за рулем, не следует ждать от салона чудес, здесь все просто, утилитарно, но сделано для того, чтобы водитель не отвлекался от работы (кнопки управления круиз-контролем на руле предлагаю не рассматривать как вершину инженерной мысли). Лишь тонкий по объему руль намекнул, что премьера японской машины, которая легла в основу этого китайского грузовика, состоялась очень давно. Вот что решительно не понравилось, так это зеркала заднего вида. Они не адаптированы к надстройке, которая шире кабины, оттого не особо информативны. В них есть сферическая секция, но «картинка» по ним маленькая. Так как машины предназначены

DONGFENG CAPTAIN-T

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	4x2
Полная масса, кг	2490/3490
Колесная база, мм	2800/3200
Габариты (длина/ширина/высота), мм:	
бортовой (база 3200 мм)	6250/1950/3150
бортовой (база 2800 мм)	5850/1950/3150
Погрузочная высота, мм	900
Объем кузова, м ³	11–16
Объем топливного бака, л	80
Двигатель:	
модель	Q23-132E60
тип	дизельный, рядный, 4-цилиндр, Евро-5
рабочий объем, см ³	2237
мощность, л. с. при мин ⁻¹	128 при 2500
крутящий момент, Нм при мин ⁻¹	315 при 1200–1800
Коробка передач	механическая, 5-ступ.
Подвеска	зависимая, рессорная
Тормоза (передние/задние)	дисковые/барabanные
Размер шин	185R15LT 8PR

ЦЕНА

Базовая, руб. от 2 555 000

СЕРВИС

Заводская гарантия 3 года или 100 000 км

Межсервисный пробег 15 000 км

КОНКУРЕНТЫ

Sollers Argo; Isuzu Elf 3.5 (NMR85); JAC N35



Широкая гамма надстроек, гарантия 3 года или 100 тыс. км.



Широкая надстройка уменьшает поле зрения в зеркалах.

для работы в городе, с зеркалами надо будет что-то делать.

С поворотом ключа дизельный рокот мотора было слышно отчетливо. По субъективным ощущениям, шумоизоляция моторного отсека в той же ульяновской «буханке» выполнена лучше. Ладно, сделаем музыку погромче.

В движении машины себя ничем таким не проявили, обыкновенные китайские бескапотники. На асфальте все было хорошо и без «пневмы», а прокатившись по брусчатке, понял, что особого комфорта усовершенствованная задняя подвеска мне не создала и обещанного «повышения комфорта» так и не ощутил. Я сидел практически над колесом, а подвеска передней оси на рессорах. Эх, мне в кузов хотя бы полтонны чего-нибудь, тогда было бы другое дело, а так... И все-таки полагаю, что рынок наверняка оценит модели от «Промтех», адресованные мелкому и среднему бизнесу. Выбор хорош в любом деле, а в грузоперевозках — тем более. Компания анонсировала, что к осени текущего года следует ждать такие версии, как эвакуатор, бортовой грузовик с КМУ, автоцистерна и автовышка с двойной кабиной собственной разработки. «Дочек» у капитана явно прибавится. 🚛



КАК ЭТО БУДЕТ ПО-РУССКИ?

JMC VIGUS > ПОЛНАЯ МАССА: 2500 КГ > НАЧАЛО ПРОДАЖ В РОССИИ: 2024 Г. > ЦЕНА: В КИТАЕ ОТ \$14 500

В БЛИЖАЙШЕМ БУДУЩЕМ ОДИН ИЗ РОССИЙСКИХ АВТОЗАВОДОВ ПРИСТУПИТ К ПРОИЗВОДСТВУ НОВОГО МАЛОТОННАЖНОГО КОММЕРЧЕСКОГО ГРУЗОВИКА. ЕСТЕСТВЕННО, ИЗ КИТАЯ. ВСЕ ПОДРОБНОСТИ О МАШИНЕ СТАНУТ ИЗВЕСТНЫ В АВГУСТЕ ТЕКУЩЕГО ГОДА, ЗАТО «АВТОПАРК» УЖЕ СЕЙЧАС ЗНАЕТ, ЧТО ИМ СТАНЕТ ПИКАП JMC VIGUS

> МАКСИМ ПРИХОДЬКО > ФОТО АВТОРА



До появления официальной информации о новом для нас пикапе мы можем только гадать, в силу каких причин наш автобизнес остановил свой выбор на Vigus, хотя предположим, что автосборочных площадок в стране сейчас гораздо больше, чем моделей, которые могут там выпускаться.

Компания JMC (Jiangling Motors Co. LTD) производит малотоннажные грузовики в Китае с начала 1950-х годов. В России марка стала известна в конце первого десятилетия XXI века. Техника не «взорвала» отечественный рынок — в этом сегменте всегда было много более успешных одноклассников. Наш герой, модель JMC Vigus, появился в 2012 году. Автомобиль оснащают бензиновыми и дизельными моторами. Тип привода — задний или полный. Пикап хорошо знают в странах Юго-Восточной Азии, Северной Африки и даже в далекой Австралии. Теперь наступил и наш черед.

ТРИ ВЕСЕЛЫХ БУКВЫ

В современной России пикапы полюбили сразу. Первыми доступными моделями стали машины из КНР. Внешне они мало напоминали американские траки, но внедорожник с отдельным кузовом — это было круто! Тренд на пикапы даже сподвигнул отечественных производителей заняться выпуском подобной машины. Первой ласточкой стала ВАЗ-2329. Много позже появился УАЗ-«пикап». Дальше дело застопорилось. Выбора подходящего шасси для производства пикапов в нашей стране до сих пор нет, оттого появляются варианты, который представила на недавней выставке COMvex-2023 компания «Промтех»: Niva Pickup.

Но вернемся к JMC (на слух звучит почти как американская GMC). В 2007 году на выставке «Интеравто» в Москве был показан



пикап JMC Baodian грузоподъемностью 825 кг. Можно сказать, что тот автомобиль приходится прародителем Vigus, но последний не является переделкой старой машины. Один зарубежный всезнающий ресурс утверждает, что новая модель построена на собственной платформе Jiangling. То, что нынешний коммерческий «китаец» похож на такие пикапы, как Ford Ranger и Mazda BT-50, это ничего. Иногда дельные мысли имеют свойство приходиться в головы людям в разных странах почти одновременно.

ПИКАП — ЭТО КРУТО!

Традиционно такие рамные грузовички снабжены дизельным мотором и подключаемым полным приводом. Грузоподъемность среднеразмерных пикапов обычно не превышает 500 кг, хотя встречаются исключения. У большинства таких LCV задняя подвеска рессорная. Китайский JMC Vigus отвечает этой концепции на все 100%. Экземпляр, который будут выпускать в России, длиной 5345 мм. У машины дизельный мотор. Скорее всего, это будет агрегат объемом 2,4 л, мощностью около 130 л.с. и крутящим моментом 315 Нм. Так как официальной информации по машине пока нет, дипломатично уточним, что двигатель разработан с оглядкой на компанию Ford. Гарантийный срок авто на традиционных рынках сбыта составляет 3 года или 100 тыс. км. Каким он станет здесь — скоро увидим.

Согласно данным дилера марки в Малайзии, размеры грузовой платформы пикапа составляют 1475x1475x500 мм. Неплохо, учитывая, что это четырехдверная пятиместная версия. Зато у машины есть крепления для груза в кузове, не считая пары «крюков», расположенных по внешнему периметру каждого борта. Такое решение встречается не у каждого пикапа-«китайца». А еще в заднем бампере сделана специальная площадка — ступень, обеспечивающая

1. Салон простой. Совсем. На приборной панели много заглушек, есть они и на рулевом колесе. Руль регулируется только по высоте. От упора до упора всего четыре оборота.
2. Полный привод подключаемый, «шайба» его активации находится на приборной панели слева от руля.
3. Современной приметой можно считать цветной дисплей мультимедиа-системы.



ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



СПОРНО. Место сопряжения крышки капота и усилителя исполнено неаккуратно. Если так пойдет в серию, это прямой путь к ржавчине.



ПРАКТИЧНО. В заднем бампере сделана специальная площадка — ступень, обеспечивающая удобный доступ к грузовой платформе.

удобный доступ к грузовой платформе. Причислим это к плюсам.

Передняя подвеска независимая, на двойных поперечных рычагах с торсионом. Задний неразрезной мост на рессорах. Каждый пакет — из пяти листов переменной длины. На родине грузоподъемность заднего моста машины заявлена в 1689 кг. Такая подвеска является неким компромиссом: и тяжелый груз довезет, и пассажиров не растрясет. Доподлинно пока неизвестно, какова будет грузоподъемность машины в России по документам, однако пикап у нас официально можно будет эксплуатировать с прицепом. Работы по адаптации тягово-сцепного устройства для грузовичка проведены силами одного из российских предприятий по выпуску прицепной техники.

Тормоза у китайской версии дисковые, рычаг стояночного тормоза по старинке механический. Полный привод подключаемый, «шайба» его активации находится на приборной панели слева от руля. Он, кстати, регулируется только по высоте, и вряд ли стоит ожидать в производстве машины в этом узле что-то другое. Кстати, от упора до упора всего четыре оборота. Коробка передач — механическая,



1



2



3



4

пятиступенчатая. Для других рынков есть пикапы с автоматической коробкой от китайской дочки ZF, но смеем предположить, что русифицированная версия останется с «механикой». Ее рычаг, к слову, ходит с небольшим усилием, но это новая машина.

Салон простой. Совсем. На приборной панели много заглушек, есть они и на рулевом колесе. Пока по умолчанию есть две подушки безопасности, ABS и EBD от Bosch, а также система контроля давления в шинах, светодиодные указатели поворотов сзади и дневные ходовые огни. Пикап оснащен кондиционером. Надеемся, что в отечественной версии он тоже останется.

Современной приметой можно считать цветной центральный дисплей мультимедиа-системы, управлять которой можно кнопками на рулевом колесе. На увиденном экземпляре место сопряжения усилителя капота было выполнено весьма спорно. Если так останется и на российской версии, это прямой путь к молниеносному появлению ржавчины. Еще одно — кузов машины снизу ничем не защищен. Для российской эксплуатации потребуются антикор.

Итого: пикап не произвел впечатление современной коммерче-

1. В кузове предусмотрены крепления для груза.
2. Пара «крючков» расположены по внешнему периметру каждого борта. Такое решение встречается не у каждого пикапа-«китайца».
3. Разный изгиб листов рессоры обеспечивает переменную жесткость.
4. Передняя подвеска независимая, на двойных поперечных рычагах с торсионом.

ской машины. JMC Vigus сделан очень просто, хотя мелкому бизнесу это наверняка понравится. Обслужить грузовичок можно будет как самому, так и в любом автосервисе. Задняя подвеска намекает на возможность установки на грузовик массы специализированных надстроек. В качестве универсальной семейной машины пикап слишком незатейлив, хотя окончательно все дело будет упираться в цену и полную массу при российской сертификации пикапа.

По данным Комитета автопроизводителей Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ), за первую половину 2023 года новых пикапов в России было продано 3717 штук (рост на 1,03 % по сравнению с 2022 годом). У JMC Vigus в этом смысле есть определенные перспективы. 🇷🇺

JMC VIGUS

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	4x4
Полная масса, кг	2459
Габариты (длина/ширина/высота), мм	5345x1828x1728
Колесная база, мм	3085
Размер грузового отсека (длина/ширина/высота), мм	1475x1475x500
Объем топливного бака, л	93
Двигатель:	
тип	дизельный, рядный, 4-цилиндровый
рабочий объем, л	2,4
мощность, л. с.	130
крутящий момент, Нм	315
Коробка передач	механическая, 5-ступенчатая
Подвеска	
передняя	независимая, торсионная
задняя	зависимая, рессорная
Тормоза	
передние	дисковые
задние	дисковые
Размер шин	255/70R16

ЦЕНА

Тестируемого автомобиля — в Китае от \$14 500

КОНКУРЕНТЫ

Dongfeng DF6, Great Wall Poer



Сегодня на маршрутах Москвы работает 1100 электробусов, а к концу 2024 года у «Мосгортранса» их будет в два раза больше: в настоящее время исполняется двухлетний контракт на поставку в российскую столицу еще 1200 электробусов. Отсюда возникает очень серьезная задача: обеспечить для всех них места базирования и обслуживания, то есть подготовить специализированные парки. А поскольку рост численности электробусов происходит очень интенсивно, модернизацией старых автобусных и троллейбусных парков уже не обойтись: нужны новые, максимально адаптированные для размещения современного городского электротранспорта. Первый такой парк в Красной Пахре вошел в строй около года назад. А уже в этом году, в начале июля, был открыт второй — электробусный парк «Митино». Он расположен в одноименном районе города и будет обслуживать преимущественно его маршруты.

Электробусный парк «Митино» занимает обширную площадь 9,4 га, на которой способны разместиться три сотни электробусов. На этой же территории располагается вся инфраструктура для их сервисного обслуживания и ремонта. Функционирует она так. Сразу после рейса

электробус заезжает на мойку, действующую по замкнутому циклу. То есть круговорот используемой в процессе помывки воды позволяет соответствовать самым современным экологическим стандартам. У мойки есть несколько режимов — в зависимости от погоды загрязнение машины различно. После очищенный от уличной грязи электробус отправляется в цех, где проводится его ежедневное послерейсовое обслуживание. В этом цеху, в котором сделаны две длинные, протяженностью в несколько десятков метров смотровые канавы, могут проходить проверку сразу несколько машин. И если все в порядке, они отправляются на зарядку аккумуляторных батарей: на территории парка высажен целый лес из 210 зарядных станций.

Эти столбы в несколько метров высотой действительно отдаленно напоминают деревья, вверху разветвляясь на две отдельных зарядных ячейки, к которым электробусы подсоединяются своими установленными на крыше пантографами. Зарядные станции предназначены как для ночной, так и для дневной зарядки. Последняя при разряде аккумулятора до 5% «заправит» их электричеством до 90% за 35–40 минут. Без дневной зарядки не обойтись: электроемкость аккумуля-

торов базирующихся в Митино модернизированных камазовских электробусов хотя и повышена почти вдвое, но все равно ее не хватает, чтобы отработать полную смену. Поэтому периодически, пройдя 80–90 км, электробусу приходится заезжать в парк для подзарядки батарей. И еще, что касается модернизации электробусов КАМАЗ: благодаря ей в прошлом остались работающие на дизельном топливе печки, замененные электрической климат-системой. Так что теперь это полностью чистый вид транспорта!

Если же в ходе послерейсового техобслуживания у электробуса выявлена какая-то техническая проблема, он отправляется не на подзарядку, а в другой размещенный в том же здании цех — ремонтный. В этом большом просторном помещении расположены семь постов, оборудованных смотровыми канавками. И еще, в дополнение к ним, есть несколько подкатных подъемников, кстати, российского производства. Вдоль основного цеха находятся несколько вспомогательных — специализирующихся на конкретных видах ремонта, включая ремонт отдельных агрегатов. Нужно отметить, что ремонтные работы выполняют уже не специалисты парка, а специалисты сервисной ком-

ПАРК И ЛЕС

В РОССИЙСКОЙ СТОЛИЦЕ РАСТЕТ КОЛИЧЕСТВО ЭЛЕКТРОБУСОВ, А ВСЛЕД ЗА НИМ РАСТЕТ И КОЛИЧЕСТВО СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ ЭЛЕКТРОБУСНЫХ ПАРКОВ. ОДИН ИЗ НИХ В ИЮЛЕ ОТКРЫЛИ В МИТИНО > КОНСТАНТИН ЗАКУРДАЕВ > ФОТО АВТОРА



1. Цех, где проводится ежедневное послерейсовое обслуживание электробусов.
2. В ремонтном цехе размещены семь постов со смотровыми канавами.
3. Для подъема электробуса в ходе ремонта можно воспользоваться подкатными колоннами.



1. На территории электробусного парка размещены 210 зарядных станций.
2. Один из вспомогательных цехов — слесарно-механический.
3. Столбы зарядных куполов высотой в несколько метров отдаленно напоминают деревья.
4. Прохождение водителями удаленного медосмотра.
5. Так выглядит зона кузовного ремонта.
6. Большая часть оборудования имеет маркировку «Сделано в России».
7. Парк «Митино» занимает площадь 9,4 га, на которой способны разместиться три сотни электробусов.



пании, связанной с поставщиком электробусов, то есть в данном случае с КАМАЗом, с которым у «Мосгортранса» заключен контракт жизненного цикла. А за специалистами парка в данном случае остается только функция контрольной приемки отремонтированных машин.

Таким образом, выйдя утром на работу, водитель получает полностью обслуженный и полностью проверенный, то есть полностью исправный, готовый к выходу на линию электробус. Но утренняя проверка — медицинская — нужна самому водителю. В электробусном парке «Митино» предрейсовый медицинский осмотр дистанционный, он проводится без непосредственного участия медперсонала. Электронная система распознает личность водителя, тестирует его состоя-

ние и выдает медицинское заключение — все происходит в автоматическом режиме. А еще в парке идет тестирование электронного путевого листа: раньше в бумажный путевой лист водителю требовалось получить печати медика, диспетчера, механика — на все это уходило время. Теперь вводится безбумажная технология: аналогом путевого листа будет мобильное приложение с автоматическим занесением в него всех необходимых отметок.

Как рассказал журналистам на открытии электробусного парка «Митино» генеральный директор ГУП «Мосгортранс» Николай Асаул, в настоящее время в нем работают 60 человек. Это неудивительно, ведь пока здесь базируются 53 электробуса, обслуживающие всего восемь маршрутов. Но в течение ближайших полуто-

ра лет география маршрутов расширится, их численность увеличится до 23, а численность электробусов в парке «Митино» достигнет трех сотен. Для работы на них и для сервисного обслуживания штатная численность сотрудников вырастет до 550 человек. И это без учета специалистов по ремонту, которые входят в штат связанной с КАМАЗом сервисной компании.

Конечно, два введенных в строй к настоящему времени специализированных электробусных парка полностью не закроют вопрос с размещением более тысячи новых электробусов, которые поступят в «Мосгортранс» до конца 2024 года. Поэтому еще в текущем году будет открыт третий — в районе Новокосино на востоке столицы. [STOP](#)





КАРЬЕРНЫЙ РОСТ

LGMG CMT96 > ПОЛНАЯ МАССА: 95 ТОНН > НАЧАЛО ПРОДАЖ: 2023 Г. > ЦЕНА: ОТ 25 МЛН РУБ.

В РОССИЮ ПОСТАВЛЯЮТСЯ КАРЬЕРНЫЕ САМОСВАЛЫ LGMG С ЖЕСТКОЙ РАМОЙ. ИХ ОТЛИЧИТЕЛЬНОЙ ЧЕРТОЙ ЯВЛЯЕТСЯ ПОВЫШЕННЫЙ РЕСУРС > МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ > ФОТО АВТОРА



В 2023 году на российском рынке карьерной техники, как и во многих других сегментах, произошла смена поставщиков: импорт европейских, американских и японских брендов в ушедшем году просел на треть к 2022 году, а некоторые производители из Белоруссии и Китая, по данным Национального агентства промышленной информации, нарастили российский экспорт в десять раз.

Одним из таких амбициозных производителей, специализирующихся как раз на карьерной технике, является китайская компания Lingong Heavy Machinery Co., Ltd., или сокращенно LGMG. Предприятие расположено в индустриальной зоне Цзинань в провинции Шаньдун и является дочерней компанией Lingong Group (сюда также входит один из мировых лидеров производства спе-

циальной техники SDLG). Компания занимается четырьмя основными направлениями: производством карьерных самосвалов и вспомогательным оборудованием для шахтного транспорта, буровыми установками и оборудованием для погрузки и подъема в скважине, подъемными платформами, ключевыми компонентами и деталями.

Изготовление карьерных самосвалов — это основной бизнес компании, которая предлагает к продаже широкий ассортимент машин. Первые самосвалы сошли с конвейера в 2010 году, а уже в 2014 и 2015 годах именно LGMG занимала первое место в сегменте производства тяжелых карьерных грузовиков в Китае.

Сегодня компания производит карьерные самосвалы для любых задач и условий, грузоподъемностью от 35 до 90 тонн. И общим для всех моделей как раз и остается оптимальное соотношение цены и качества. Одной из таких машин является самосвал LGMG CMT 96 полной массой 95 тонн, грузоподъемностью 65 тонн. И именно такую машину поставляет в Россию компания «Русбизнесавто», эксклюзивный дистрибьютор китайских брендов LGMG и LGCE (дорожно-строительная техника SDLG).

Модель LGMG CMT 96 с колесной формулой 6x4 предназначена для перевозки на небольшие расстояния много-тоннажных грузов с шахт и основных карьеров горнодобывающей промышленности к местам погрузки на другие виды транспорта (водное хозяйство, речные и морские порты, железные дороги). Конструкция машины целиком и полностью продумана для выполнения работ в сложнейших погодных условиях,

от низкотемпературных режимов в суровой Арктике и заканчивая испепеляющим зноем африканских месторождений полезных ископаемых. Естественно, эта модель адаптирована для эксплуатации в климатических условиях России. Для

нашего рынка самосвалы комплектуют утепленной кабиной с электрообогревом стекол и зеркал и автономным отопителем, а также предпусковым подогревателем.

Полная герметичность одноместной кабины позволяет оператору управлять самосвалом в комфортных условиях, несмотря на самые суровые погодные условия за окном. Широкий угловой обзор и информативные боковые зеркала при этом способствуют выполнению наиболее сложных работ. Опционально можно установить камеру заднего вида, что часто применяется в карьерах.



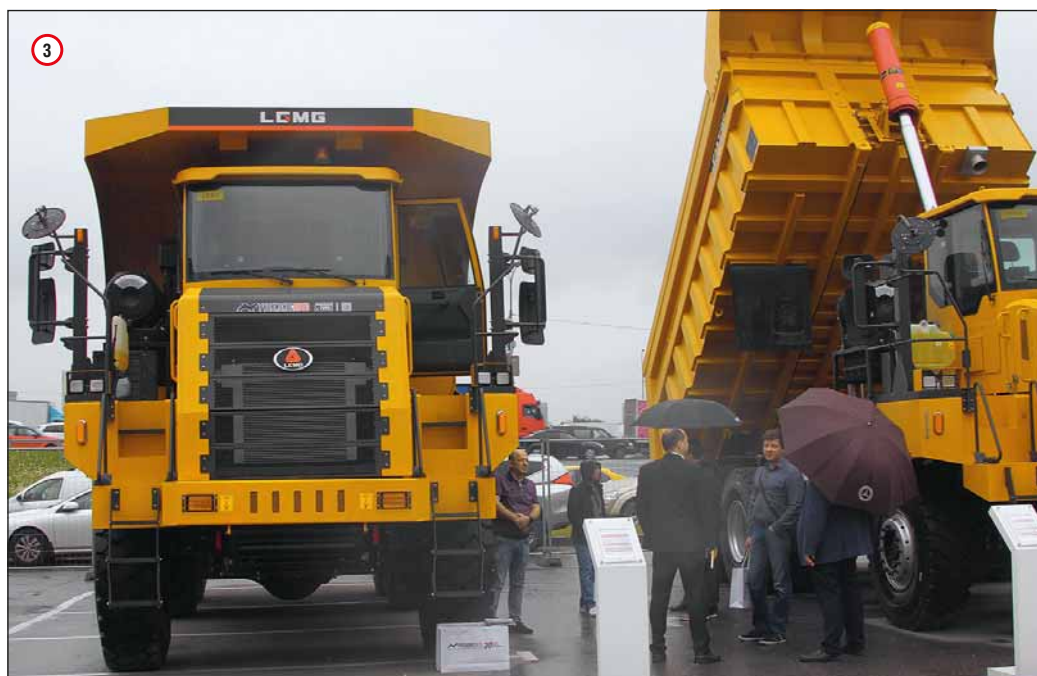


Удобство водительского сиденья и общая продуманность, эргономичность органов управления сводят к минимуму физическую нагрузку на оператора и позволяют выполнять рутинную работу даже продолжительные отрезки времени.

Машина оснащается дизелем Weichai WD13.530 мощностью 530 л. с., крутящим моментом 2300 Нм и 6-ступенчатой гидромеханической АКПП Shaanxi Fast Gear модели FC6A250, разработанной совместно с Caterpillar. Удобство обслуживания обеспечено за счет капотной компоновки кабины, что большая редкость для китайской карьерной техники и присуще скорее более дорогим мировым брендам.

Автомобиль устойчив при движении по грунтовым дорогам, холмам, склонам даже при условии полной загрузки (63 тонны), преодолевая уклон в 30%, что особенно ценно при карьерных работах.

1. Стальной скальный кузов вмещает до 33 м³ породы (с шапкой).
2. Эргономичность органов управления сводит к минимуму физическую нагрузку на оператора.
3. LGMG производит карьерные самосвалы для любых задач и условий, грузоподъемностью от 35 до 70 тонн.
4. Ведущие мосты для карьерных самосвалов LGMG сделаны компанией Hande, Weichai Group.




Максимальная скорость порожнего самосвала составляет 50 км/ч, полностью загруженный кузов снижает этот показатель до 30 км/ч. При этом нагрузка на оси распределяется следующим образом: на переднюю ось приходится порядка 25 тонн, на заднюю тележку — 70 тонн. Подвеска — рессорная.

Предлагается два типа стальных кузовов: 42-кубовый универсальный и скальный объемом 33 м³ (с шапкой). Наличие горизонтальных и вертикальных усилителей повышает устойчивость надстройки к деформациям. Кузов обогревается отработавшими газами. Машина приспособлена к работе с экскаваторами эксплуатационной массой 50 тонн и выше. Именно такая техника сейчас работает на крупных карьерах.

Отметим увеличенную несущую способность шин размерностью 16.00-25-36PR. Это еще один плюс, перекочевавший из «классической» карьер-

ной техники, ведь узкие колеса «шоссейников» словно нож режут колею, приводя в негодность дорогу.

Карьерные самосвалы под брендом LGMG известны в России с 2015 года, и их популярность и узнаваемость растет год от года. Сегодня линейка включает 12 моделей разной грузоподъемности. Несколько отличаясь по компоновке, эти машины вывели продукцию компании на совершенно новый уровень, ранее достижимый лишь для европейских и североамериканских производителей карьерной специальной техники.

У новинки есть все шансы прийтись ко двору и впрячься в майнинговые проекты по России, что называется, по полной программе. И главное: в условиях дефицита подвижного состава спрос на такую технику будет и на вторичном рынке. Карьерная техника made in PRC перестает быть хлопотным великим, и это объективная реальность. 



LGMG CMT 96

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	6x4
Снаряженная масса, кг	34 000
Номинальная грузоподъемность, кг	65 000
Габариты (длина/ширина/высота), мм	9670/3966/4250
Объем топливного бака, л	530
Двигатель:	Weichai WP13G530E310
тип	дизельный, рядный, с турбонаддувом, Евро-5
рабочий объем, см ³	12 540
мощность, л. с. при мин ⁻¹	530 при 1800
крутящий момент, Нм при мин ⁻¹	2310 при 1300
Коробка передач	6-ст. АКПП FC6A250
Подвеска (передняя/задняя)	рессорная
Тормоза	барabanные
Размерность шин	16.00-25-36PR



В конкурсе «Лидер мобильной торговли 2023» одна из значимых номинаций называется «Лучшее техническое решение». В основном в ней представлены автолавки. Наш сегодняшний герой, о котором мы расскажем, — автолавка на шасси современного грузовика «Валдай Next». Среднетоннажники Горьковского автозавода с советских времен служили базой для установки автолавок. Такие машины являлись неизменным атрибутом советских деревень и небольших отдаленных поселков. В Белоруссии и Татарстане даже установлены памятники легендарному трудяге ГАЗ-51, на шасси которого выпускали в советское время автолавки.

Автомобили с таким типом кузова традиционно выпускают на отечествен-

ном и импортном шасси полной массой 3,5 тонны, однако нижегородская компания «Новый завод» (марка LPRO) построила свой вариант на шасси «Группы ГАЗ» полной массой 6700 кг. Новая модель для мобильной торговли разработана и произведена в августе 2022 года. Машина построена на базе бескапотного «Валдай Next» с дизельным двигателем 148 л. с. С момента начала производства этот автомобиль успел примерить на себя множество кузовов и надстроек, выполненных как в заводских условиях, так

и силами сторонних кузовостроителей, но, пожалуй, впервые на новый бескапотник установили автолавку. Машина с такой кабиной на 728 мм короче традиционного капотного грузовика, следовательно, почти вся рама для установки надстройки выделена под надстройку. Фургон для мобильной торговли получился размерами 6100x2400x2100 мм. Столь внушительные габариты магазина на колесах и солидная полная масса машины рассчитаны на почти «дальнобойные» путешествия. Вместимость

1

АВТОМАГАЗИН ПРИЕХАЛ!

ЛИДЕР
МОБИЛЬНОЙ ТОРГОВЛИ 2023

ЖУРНАЛ «АВТОПАРК 5 КОЛЕСО» И ЦЕНТРОСОЮЗ РФ ПРОДОЛЖАЮТ ЗНАКОМИТЬ ВАС С ПРЕТЕНДЕНТАМИ НА СОИСКАНИЕ ПРЕМИИ «ЛИДЕР МОБИЛЬНОЙ ТОРГОВЛИ 2023». ГЛАВНАЯ ЦЕЛЬ КОНКУРСА — ПОКАЗАТЬ ВАЖНОСТЬ МОБИЛЬНОЙ ТОРГОВЛИ ДЛЯ ЖИТЕЛЕЙ ОТДАЛЕННЫХ ПОСЕЛКОВ И ДЕРЕВЕНЬ. ЗНАКОМИМ ВАС С ОЧЕРЕДНЫМ НОМИНАНТОМ > МАКСИМ ПРИХОДЬКО > ФОТО ФИРМЫ-ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

1. Ставня фургона длиной 2800 мм размещена по правому борту машины и состоит из двух частей.
2. Холодильная витрина снабжена столешницей, являющейся рабочей поверхностью продавца.
3. Окно выдачи товара имеет размеры 750х550 мм.
4. Автолавка снабжена отсеком под установку генератора.
5. Для удобства погрузки-выгрузки товара сзади есть распашные двери — угол открывания 270°.

топливного бака шасси составляет 125 л, что позволяет за один рейс охватить как можно больше отдаленных поселков и деревень. Грузоподъемность 3 тонны позволяет взять на борт больше товара, чем обычная автолавка.

Полезная площадь мобильной торговой точки 9,45 м². Толщина стенок фургона составляет 300 мм, его внутренняя обшивка выполнена из легко моющегося пластика. Для удобства погрузки-выгрузки товара сзади есть распашные двери — угол открывания 270 градусов. Предусмотрена выдвижная лестенка.

Ставня фургона длиной 2800 мм размещена по правому борту машины и состоит из двух частей, которые в транспортном положении закрывают большую витрину автомагазина, сделанную из стеклопакета. Окно выдачи товара имеет размеры 750х550 мм. Под стеклопакетом видна холодильная

витрина с верхней загрузкой, ее размеры 1950х600х830 мм. Температурный режим установки может варьироваться от -6 до +6 °С. Производитель учел, что мобильная автолавка в основном работает с колес. Следовательно, для ее автономной работы фургон снабдили специальным вентилируемым отсеком под установку портативного генератора, а его внутренняя обшивка выполнена из негоряемого материала. У фургона есть электрощиток со счетчиком, а разводка электропроводки автолавки позволяет работать как от подключения к стационарной электросети, так и «питаться» от генератора.

В распоряжении водителя современной автолавки есть предпусковой по-

догреватель двигателя, круиз-контроль с управлением на руле, рулевая колонка регулируется по вылету и высоте.

Машина оборудована стабилизаторами поперечной устойчивости на передней и задней осях. Тормоза всех колес дисковые, есть система курсовой устойчивости, ABS и система помощи при старте в гору. Главное, что выгодно отличает новинку от других моделей, помимо грузоподъемности, — межсервисный интервал. У автолавки на базе «Валдай Next» он составляет 20 000 км. Для мобильной торговли это один из главных критериев работы. Чем меньше машина проедет времени в сервисе, тем больше ее будет видеть в рейсах, встречая неизменным: «Магазин приехал!»



ТУРЕЦКИЙ МАРШ

РОССИЙСКИЙ РЫНОК НОВЫХ ПОЛУПРИЦЕПОВ СОХРАНЯЕТ ТЕНДЕНЦИЮ УСИЛЕНИЯ ИМПОРТНОГО АКЦЕНТА, ОТ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТУРЕЦКИХ КОМПЛЕКТУЮЩИХ ДО ПОСТАВОК ЦЕЛЫХ МОДЕЛЕЙ. ЭТО СО ВСЕЙ ОЧЕВИДНОСТЬЮ ПОКАЗАЛИ ВЫСТАВКИ STT EXPO И COMVEH > АЛЕКСАНДР ТРОХАЧЕВ > ФОТО АВТОРА

К началу трех объединенных выставок STT Expo, COMVeh и STO Expo были известны итоги первого квартала 2023 года. Совокупные продажи новой прицепной техники в России составили 13,5 тыс. ед., что на 4,6% выше показателей годичной давности. Если на рынке седельных тягачей замена европейских брендов идет преимущественно китайскими большегрузами, то на прицепном фронте в фаворитах турецкие изделия. Это и компоненты, и, что важнее, готовая техника. Дело не только в санкциях. Из-за дороговизны энергоносителей внушительная часть прицепного состава для европейского рынка теперь идет из Турции, и там очень внимательно следят за качеством выпускаемой продукции. Отсюда комплектующие ведущих европейских брендов, шведская сталь

Hardox 450 и современные технологии обработки, резки, сварки, сборки, окраски и антикоррозионной защиты.

Турецких комплектующих пока нет только в китайских полуприцепах, а в российских они уже не редкость. К самой прицепной технике made in China отношение российских транспортников пока весьма настороженное, чего не скажешь о турецкой продукции — ей доверяют! Со всей очевидностью это подтвердили участники прошедших в Москве выставок.

AMUR

Торговую марку Amur представила китайская группа компаний Liyuanda. Образованная в 2004 году, вот уже 10 лет, начиная с 2013 года, вместе с партнерами она производит специаль-

ную автомобильную технику, включая полуприцепы.

В раздаточных материалах Amur на русском и китайском языках были два каталога товарной продукции. В одном представлены 16 моделей полуприцепов, в другом — 26. Прицепной состав made in China поставляется в РФ через порты Хэйхэ, Маньчжурия, Хоргос. Созданные в Благовещенске, Красноярске и Челябинске центры продаж и обслуживания поддерживают более 30 торговых точек на территории России.

В Москве компания представила пять моделей прицепной техники: шторник, самосвал, открытую платформу и два трала. Тем самым, на взгляд представителя компании, проиллюстрирован ассортимент самых востребованных видов подвижного состава. Хотя в продуктивном





портфеле есть автовозы, цистерны для сыпучих грузов, лесовозы, контейнеровозы, тралы с уширителями, бортовые модели, рефрижераторы и фургоны.

Шторный Amur LYR9400XXYE с боковинами белого цвета демонстрировался в сцепке с седельным тягачом Foton Auman. В каталоге по нему указаны какие-то странные параметры: длина 13 000 – 17 000 мм, ширина 2500–3000 мм, высота 1800–4200 мм, грузоподъемность 27 500 – 91 000 кг. Точнее информация по четырехосной модели Amur LYR9400TJZ габаритами 16 300 x 2550 x 4000 мм, однако его в экспозиции не было. В каталоге «Леоанда» почему-то приведен чертеж тентового полуприцепа «Тонар-97882» на четырех осях. Может, это и есть магистральный «Амур»?!

Самосвальный полуприцеп и в каталоге, и на выставке был представлен только одной трехосной моделью — Amur LYR 9602ZX. В снаряженном состоянии этот 9,5-метровый «строитель» весит 13 300 кг, а грузоподъемность указана в 50 000 кг, что на деле, вероятно, обозначает допустимую полную массу. Что подделаешь, трудности перевода! Толщина боковых стенок и днища платформы здесь меньше, чем у российских и турецких аналогов, — по 4 мм. Скорее всего, такая техника на перегруз не рассчитана. В этом случае трудно ей придется на просторах РФ... Каталожные данные информируют потенциальных клиентов, что этот самосвал может быть длиной 7500 – 12 000 мм, шириной

2500–2550 мм, высотой 3500–4200 мм, грузоподъемностью до 50 000 кг.

Пятиосный красный полуприцеп-трал не отличается от описанной в каталоге модели Amur LYR 9806TDPW. Приведенные там сведения довольно расплывчатые: длина 12 000 – 17 000 мм, ширина 2500–3000 мм, высота 700–4200 мм, грузоподъемность 27 000 – 110 500 кг. Из заводского чертежа становится понятно, что четвертая и пятая оси поворотные. Длина рабочей площадки достигает 9505 мм, высота — 900–930 мм.

Четырехосный полуприцеп-трал с уширителем Amur LYR 9907TDP был выкрашен в насыщенный голубой цвет. Данные по нему тоже ознакомительные: длина 13 000 – 18 000 мм, ширина 2500–3000 мм, высота 1300–4200 мм, грузоподъемность 50 000 – 132 000 кг. Точно такие же характеристики у четырехосного полуприцепа-трала Amur LYR 99087TDP. В чем разница, выяснить не удалось, поскольку на уличном стенде не оказалось представителя компании, способного общаться на русском языке, а китайским ваш покорный слуга, увы, не владеет.

Пятая модель в экспозиции «Амура» — четырехосный полуприцеп-контейнеровоз Amur LYR 9401JSED. На его тыльной стороне закреплена вырезанная лазером табличка с логотипом «АмурСпецТранс» — компании, зарегистрированной в июне 2016-го в г. Зея Амурской области. Контейнеровоз габаритами 12 600 x 2500 x 1200 мм обору-

дован пневматической подвеской, двумя подъемными осями (первая и вторая). Модель способна перевозить 40-футовые контейнеры полной массой до 40 000 кг.

AUFLIEGER

Красный самосвальный полуприцеп Auflieger Star стал точкой притяжения внимания представителей транспортного сообщества неспроста. Турецкий бренд на территории России более 10 лет представляет эксклюзивный дистрибьютор — компания «Техно Трейд».

Специалист отдела продаж Никита Москвинов отмечает: в линейке Auflieger более 15 видов полуприцепной техники. В этом списке шторные полуприцепы, цементовозы, раздвижные контейнеровозы, газовозы, открытые платформы с гидравликой, самосвалы. За прошедшие 10 лет с участием техники Auflieger реализовано свыше 300 проектов, а более 100 клиентов сотрудничают с дистрибьютором на постоянной основе. Для показа на COMvex был выбран трехосный самосвальный полуприцеп с кузовом Half-Pipe. У него немало достоинств,

1. Пятиосный полуприцеп-трал Amur LYR 9806TDPW.
2. Самосвальный полуприцеп Amur LYR 9602ZX.
3. Шторный Amur LYR9400XXYE с тягачом Foton Auman (4x2).
4. Четырехосный полуприцеп-трал Amur LYR 9907TDP.
5. Полуприцеп-контейнеровоз Amur LYR 9401JSED.



которые особенно важны после ухода из РФ европейских производителей прицепного состава.

Одно из главных преимуществ самосвала Auflieger модели Star заложено в усиленном кузове из высокопрочной шведской стали Hardox 450 на оцинкованной раме. При перевозке высокоабразивных материалов переоценить такое качество невозможно. Легкому сходу груза фракциями до 150 мм способствует полукруглое сечение кузова, объем которого может достигать 34 м³. Еще один аргумент — оси SAF повышенной грузоподъемности для тяжелых условий на пневмоподвеске с усиленными пневмобаллонами. Есть и санкционные комплектующие, в частности, тормозная система новейшего поколения Knorr-Bremse TEBS G2.2 или WABCO Trailer EBS-E.

Усиленный задний борт внешнего прилегания имеет верхнюю навеску, три нижних зацепа и расположен над интегрированным в кузов лотком. Борт толщиной 5 мм автоматически фиксируется двумя боковыми стопорами. Задний противоподкатный брус сделан подъемным, что облегчает разгрузку в бункер асфальтокладчика. В качестве опции клиент может заказать оси BPW, гидравлику Vinotto, оцинкованную раму и специальную обработку кузова против примерзания груза.

Российские перевозчики получают Auflieger Star на шинах Pirelli, с защитой задних фонарей, передней подъемной осью, датчиком уровня пола. В такой комплектации самосвальный полуприцеп обходится примерно в 5 млн руб. Это дешевле, чем у конкурентов премиальных брендов, где ценник стартует

с 8 млн. Теоретически можно найти более дешевый российский вариант, но уже не с кузовом из стали Hardox 450, с тормозной системой и компонентами китайского производства. А это, как говорят одесситы, две большие разницы.

GRUNWALD

Положение бренда Grunwald на российском рынке таково, что кажется, он был всегда. Однако история его появления не такая уж древняя. Началось все с подписания соглашения о партнерстве между отечественной компанией «Пластик-Рустер» и немецкой Langedorf. Широкую известность торговая марка Grunwald с эмблемой в виде елочки в кружочке пришла после открытия первого завода в Калининграде в 2007 году. Поначалу компания выпускала только



магистральную прицепную технику, но в 2009-м было запущено производство самосвальных полуприцепов.

Сегодня российские перевозчики ценят калининградские «Грюнвальды» за немецкие технологии, усиленную раму, качественную окраску, «неубиваемые» оси BPW Heavy Duty, выносливые барабанные тормоза. В перечне плюсов алюминиевый или стальной кузов высокой прочности, двойная дробеструйная обработка, достойное качество сборки. В актуальной продуктовой линейке предприятия более дюжины моделей самосвальных прицепов и полуприцепов, из которых на СТТ Ехро показали все самое новое.

Объединяющим лозунгом экспозиции стала фраза «Мы меняем рельеф», а вся продукция Grunwald оказалась окрашенной в бледно-лимонный цвет. Внимание строителей привлек самосвальный прицеп с тремя центрально расположенными осями Gr.Tr.T16-H-R с кузовом типа Half-Pipe геометрическим объемом 16 м³. При собственной массе от 6300 кг толщина бортов его платформы достигает 5 мм, а основания — 8 мм. Для части транспортников интересен самосвальный прицеп с поворотным кругом Gr.Tr.Ti22-H-G геометрическим объемом 22 м³. Он обладает бортами толщиной 6 мм, основанием в 8 мм и весит от 7800 кг.

Самым ходовым «строителем» по праву считается трехосный самосвальный полуприцеп Gr.T31-SH вместимостью 31 м³. У него все те же фирменные параметры (борта 6 мм, основание 8 мм), но собственная масса от 8550 кг. Максимальный угол опрокидывания кузова 44°. Габаритная длина 9529 мм, ширина 2500 мм, высота 3465 мм. Стоит такой «строитель» от 4,7 млн руб.

GUTE WOLF

Ярко заявил о себе бренд Gute Wolf, представленный компанией «Трак-Платформа» из подмосковного города Люберцы. На рынке России он с 2011 года, хотя это производство с историей длиной в полвека. Одновременно на сборочных линиях завода находится до 50 полуприцепов. До начала СВО специалисты проходили обучение и переподготовку в Германии. До сих пор готовая продукция выпускается на европейском оборудовании, а часть комплектующих получают не от сторонних поставщиков, а изготавливают непосредственно на собственном производстве. В российских условиях эксплуатации на полуприцепы Gute Wolf распространяется гарантия сроком 2 года.

По словам директора по продажам Владимира Правдина, фирменная палитра полуприцепов этой торговой марки впечатляет разнообразием. В нее включены бортовые и шторно-бортовые модели, контейнеровозы и шторники, кормовозы с пневматической и шнековой выгрузкой, бетоносамосвал и классический цементовоз, цистерна с подъемным механизмом и др. Сегмент полупри-



цепов-цементовозов включает емкости V-образной формы, формы Millennium и вакуумный вариант с функцией самозагрузки.

На выставку СОМвех из Люберец прикатили четырехосный стальной цементовоз серии «Миллениум». Колба модной и одновременно оптимальной формы изготовлена из стали ST-52. Ее объем 25–55 м³. В зависимости от объема, под требования заказчика цементовоз может иметь исполнение от одного до четырех отсеков. На выбор клиента и марка осевых агрегатов: BPW, SAF, Sertel. Импортным является компрессор — Bekomsan или Global Tech производительностью соответственно 10,2 или 7,2 м³/мин. Привод компрессора тоже выборный — дизельный или электрический. Чем еще характеризуется цементовоз серии «Миллениум»? Усиленными осями, упрочненными сварными швами на колбе, лакокрасочным покрытием в три слоя. В штатное оснащение включены стальной рукоойник, стальная лестница со ступенями с антискользящим покрытием и два ящика для инструментов.

KOLUMAN

Турецкая семейная компания Koluman основана Мустафой Колуманом и ведет бизнес с 1965 года. Ее российское представительство «Колуман Рус» является дочерним предприятием холдинга и занято производством в Набережных

1. Самосвальный полуприцеп Gr.T31-SH вместимостью 31 м³.
2. Самосвальный прицеп с поворотным кругом Gr.Tr.Ti22-H-G.
3. Самосвальный прицеп с тремя центрально расположенными осями Gr.Tr.T16-H-R.
4. Самосвальный полуприцеп Auflieger Star на шинах Pirelli.
5. Пятиосный низкорамный полуприцеп-трал Koluman Yalcin длиной 13 950 мм.
6. Колба цементовоза Gute Wolf серии «Миллениум» изготовлена из стали ST-52.
7. Битумовоз с колбой из жаропрочной стали P265GH.

Челнах с 2016 года. Визитной карточкой бренда в России и вообще за рубежом является направление прицепной техники. Отверточное производство в Татарстане было организовано при инвестициях в 150 млн рублей. Оно не полного цикла, поскольку предусматривает сборку и монтаж навесного оборудования на готовое шасси российских производителей. В 2017 году в Москве открылся филиал компании, в развитие которого было инвестировано 6 млн евро.

В рамках СТТ Ехро Koluman выкатил пятиосный низкорамный полуприцеп-трал Yalcin общей длиной 13 950 мм. На грузовую платформу приходится 9240 мм, еще 3950 мм — на гусек. Ширина платформы 2550 мм может быть увеличена на 300 мм за счет использования уширителей. Высота грузовой платформы в транспортном положении не превышает 930 мм.



Пневмоподвеска с ручным управлением уровня пола позволяет поднимать грузовую площадку на 150 мм и опускать на 70 мм. Равноудаленные друг от друга оси расположены на расстоянии 1360 мм друг от друга. Каждая из них держит нагрузку в 12 тонн. Снаряженная масса тралы достигает 14 тонн, полезная нагрузка — 70 тонн.

NURSAN TRAILER

Фирменный оранжевый цвет логотипа и прицепной техники у автоперевозчиков ряда стран уже более четверти века прочно ассоциируется с компанией Nursan Trailer. Основанная в 1996 г. в турецком городе Конья, она активно участвует в профильных выставках на территории России. Не стала исключением и впервые проведенная COMvex 2023.



О представленной технике нам рассказали руководитель отдела продаж Нурсан Али и его коллега из компании-дистрибьютора «Трейд Моторс», работающей на рынке с 2006 г. Фирменную линейку составляют цистерны для нефтепродуктов, цементовозы, самосвалы, цистерны на грузовом шасси, бортовые полуприцепы, контейнеровозы, газовозы. В 2012 г. на поток встали бензовозы с системой ADR, в 2016-м появились алюминиевые цементовозы и алюминиевые цистерны. Привезти на выставку все образцы выпускаемой продукции нереально, поэтому были выбраны только трех- и четырехосный полуприцеп-цементовоз, плюс трехосная цистерна-битумовоз.

Синий битумовоз с колбой круглого сечения выполнен из жаропрочной стали P265GH со стенками толщиной 4 мм и донышком в 6 мм. Колба утеплена мине-



ральной ватой толщиной 100 мм и установлена на трехосную тележку. Над каждым колесом установлены индивидуальные крылья из ПВХ. В комплекте идут два пластмассовых противооткатных упора, корзина для запасных колес, трап вокруг заливной горловины и по всей длине бочки, задний противопокатный брус и боковые двухбалочные отбойники.

Алюминиевый цементовоз европейского типа Millenium оборудован двумя люками диаметром 420 мм, дисковыми тормозами, электрическим компрессором. Заводской комплектацией предусмотрено наличие кронштейна крепления запасного колеса, инструментальный ящик, пластмассовый бак для воды, шесть сливных рукавов, лестница в тыльной части, платформа с нескользящим покрытием, ящик для огнетушителя и противооткатный упор.



ORTHAUS

История немецкого бренда Orthaus уходит корнями в 1925 год, когда братья Ортхаус начали выпускать конные повозки. С 2013 года компания работает на российском рынке (вот откуда на стенде лозунг «Нам 10 лет!»). Бренд представлен дистрибьютором «Ортхаус Трейлерс Рус» с головным офисом в Санкт-Петербурге.

Завод Orthaus мощностью 15 000 ед. готовой продукции в год расположен в городке Акязы турецкой провинции Сакарья. Именно оттуда в Россию везут прицепную технику с маркировкой made in Turkey. Новинки компании прокомментировал лично генеральный директор Антон Дорофеев, а в деталях о них рассказал исполнительный директор «Ортхаус Трейлерс Рус» Герман Вертов. По его словам, погоду в российских продажах 2022 года делали тентовые полуприцепы для транспортировки универсальных грузов. На трех- и четырехосные модели длиной 13,6 м и четырехосные длиной 16,5 м пришлось 60% всех продаж. На второй строчке по массовости спроса контейнеровозные полуприцепы (17%), на третьем — рефрижераторные (13%). Около 6% сбыта пришлось на рулоновозы, 3% на зерновозы и только 1% на самосвальные модели. На сегодняшний день в портфеле продуктов Orthaus Trailer есть несколько видов седельных полуприцепов: шторный, рефрижераторный, самосвальный, а также бортовые, зерновозные, лесовозные, рулоновозы, контейнеровозные и танк-контейнеровозы.

На стенде компании в престижном месте 15-го павильона (где обычно базировался Schmitz Cargobull) экспонировались три модели. Одна из них — белоснежный рефрижераторный полуприцеп для термочувствительных грузов в стандартном трехосном исполнении: 13,6 м, 33 палеты внутренней длиной 13 390 мм и шириной 2460 мм. Он весит 8500 кг и способен перевозить 30 500 кг груза. Аналогичный по назначению «реф» может иметь удлиненное четырехосное исполнение: 17,2 м, 41 палета внутренними размерами 16 710 x 2460 мм. При собственной массе 10 500 кг допустимая полная масса составляет 47 500 кг. Модели с прочной рамой из стали Arcelor Mittal оснащают осями SAF или BPW, комплектующими и фурнитурой европейского производства.

Второй объект показа — тентовый полуприцеп для универсальных грузов. Он тоже есть с тремя и четырьмя осями габаритной длиной 13,6 и 16,7 м. Для сокращения износа резины одна или две оси могут быть подъемными. Остальные компоненты — как и в конструкции рефрижератора. К особенностям исполнения относятся подъемная крыша для удобства погрузки и выгрузки и система «Антилед» для очистки крыши от снега и наледи. Модели собственной массой 7000 и 7500 кг грузоподъемностью до 32 000 и 31 500 кг рассчитаны на работу с тягачами, высота седла которых составляет 1150 мм.



На углу стенда Orthaus был установлен трехосный 11-метровый самосвальный полуприцеп для строительных и инертных грузов. Он сконструирован для эксплуатации седельными тягачами 4x2 и 6x4. Его погрузочная длина с желобом составляет 9420 мм, высота бортов 1660 мм, колесная база 6677 мм. Объем полезной загрузки с желобом достигает 30 м³. Передний радиус сметания равен 1620 мм, задний — 2300 мм. Высота седла в ненагруженном состоянии характеризуется значением 1250 мм, а в нагруженном — 1220 мм. Кузов конического профиля с дополнительными ребрами жесткости сварен из шведской стали Hurdox и имеет низкий центр тяжести. Самосвал оснащен электронным помощником при разгрузке и системой предупреждения опрокидывания.

МАЗ

Основанный в 1944 году Минский автомобильный завод на протяжении всей истории демонстрирует свою коммерческую технику в Москве. И никогда не пропускает специализированные выставки вроде СТТ Ехро. А с учетом современного проведения COMVeh было ясно: минчане придут!

В условиях, когда российский рынок периодически испытывает дефицит седельных тягачей и прицепной голод, белорусский производитель совместно

1. Алюминиевый цементовоз европейского типа Millennium с четырьмя осями.
2. Трехосный цементовоз Nursan Traier.
3. Тентовый полуприцеп Orthaus поставляют на трех или четырех осях длиной 13,6 или 16,7 м.
4. Рефрижераторный полуприцеп Orthaus на 33 палеты внутренней длиной 13 390 мм.
5. Самосвальный полуприцеп НЕФА3-9509-16-30 с платформой объемом 30 м³.
6. 11-метровый самосвальный полуприцеп Orthaus с кузовом объемом 30 м³.
7. Полуприцеп МАЗ-975800 обладает габаритами 13 800 x 2550 x 3140 мм (высота по коникам).

с дочерней компанией МАЗ-РУС подготовил комплексное решение в виде грузового автопоезда с открытой бортовой платформой. «Паровозом» в сцепке стал седельный МАЗ-64322J (6x6), а «вагоном» — трехосный полуприцеп МАЗ-975800.

Бортовой полуприцеп на трехосной тележке обладает габаритами 13 800 x 2550 x 3140 мм (высота по коникам) и межосевым расстоянием по 1540 мм. Для грузов образуется площадь 33,5 м², а полезный объем достигает 22,13 м³. Толщина настила пола в 27 мм и рессорная подвеска позволяют перевозить 31 850 кг груза. Снаряженная масса полуприцепа достигает 10 150 кг, что во многом обусловлено материалом изготовления платформы (сталь). Штатно МАЗ-975800 идет на шинах размером 16.00 R20 под тягачи с высотой седельно-сцепного устройства 1650 мм.



КАМАЗ

Лидер российского грузового машиностроения КАМАЗ подготовил к концу весны 20 моделей автомобильной, специальной и прицепной техники, включая носителей бренда НЕФАЗ.

Одна из таких моделей — самосвальный полуприцеп НЕФАЗ-9509-16-30 с платформой объемом 30 м³ из отечественной стали 09Г2С и подъемной передней осью. Он обладает полной массой 39 000 кг, грузоподъемностью 31 400 кг и разработан для использования с магистральными тягачами в двухосном исполнении. Особенность выставочного экспоната в том, что это модернизированный вариант с уменьшенной до 7600 кг снаряженной массой (ранее она составляла 9300 кг). Результат получен путем оптимизации конструктивных элементов рамы и кузова.

Передняя стенка и задний борт получили оптимальный наклон, улучшивший развесовку по осям. Овальное сечение кузова НЕФАЗ-9509-16-30 облегчает процесс полной разгрузки без прилипания сыпучего материала к углам и стенкам самосвальной платформы.

В белом цвете предстал произведенный в Татарстане трехосный полуприцеп-самосвал снаряженной массой 8000 кг с табличкой Hardox in my Body. Платформа типа Half-Pipe изготовлена из износостойкой стали Hardox 450. Объем кузова равен 20 м³, мосты держат техническую нагрузку по 12 500 кг, а грузоподъемность достигает 24 500 кг (технически — 36 000 кг!). Полуприцеп с платформой внутренних размеров 8230x2320x1585 мм создан в лучших традициях жанра: с пневмо-рессорной подвеской всех осей, передней подъем-

ной осью с функцией опускания при нагрузке. Тормозная система пневматическая, двухконтурная, с электронным управлением EBS, системой устойчивости к опрокидыванию RSS и традиционной ABS.

Уличную экспозицию украсил бортовой полуприцеп-контейнеровоз со съёмными бортами габаритной длиной 13 900 мм грузоподъемностью 30 500 кг. Он создан для эксплуатации с двух- или трехосным седельным тягачом с ССУ высотой 1116–1162 мм. Основное назначение — перевозка длинномерных грузов и строительных материалов: бетонных плит, монолитных блоков, кирпича, досок, щитов, металлоизделий.

Еще один представитель полуприцепов из Татарстана — трехосный штормый полуприцеп снаряженной массой 7400 кг, полезным объемом



92 м³ и грузоподъемностью 31 900 кг. Конструкторы спроектировали эту модель со съёмными алюминиевыми бортами, тентом, тремя парами боковых стоек.

Коллективный портрет полуприцепов из Республики Татарстан дополнил пятиосный низкорамный тяжеловоз снаряженной массой 15 000 кг с платформой общей длиной 11 990 мм и верхней площадкой длиной 3560 мм. Особенности исполнения трала: складывающиеся трапы с деревянным настилом, восемь пар выдвижных балок платформы на 300 мм по обеим сторонам, стальные съёмный передний и два откидных боковых борта верхней площадки. Боковые части полуприцепа усилены для перевозки тяжелой гусеничной техники. Усиленные оси турецкого производства с 20 шинами размерностью 235/70R17.5 рассчитаны на нагрузку в 12 000 кг каждая. Поворотные четвертая и пятая оси подъемные, с функцией автоматического опускания при нагрузке. В отсутствие ушедших с рынка европейских тралов это хороший ответ введенным санкциям.

V-TRAILER ОТ «ПОЛИТЕХНИКИ»

Машиностроительный завод полного цикла «Политехник» из Санкт-Петербурга на выставке ComVex 2023 представил трехосный шторный полуприцеп V-Trailer 329 с кузовом объемом 91 м³. Его облегченная рама изготовлена на роботизированной сварочной линии из высокопрочной стали S700/S500. Шторник создан с применением отечественных и импортных комплектующих. В частности, в конструкции включены оси SAF, пневматическая система SORL, электрооборудование Egmaх во взрывозащищенном исполнении, опорное устройство Jost грузоподъемностью 24 000 кг. За рубежом происхождение имеют алюминиевые задние ворота BPW Smartmaster II, стойки Versus Adaco L-Fix, сдвижная крыша Versus, система осевых нагрузок AxisLoad. В трехосной тележке применены бескамерные шины Cordiant размерностью 385/65R22.5.

РОСНЕФТЕГАЗИНСТРУМЕНТ

Свой полуприцеп привезло в Москву научно-производственное предприятие «РосНефтеГазИнструмент» (РНГИ) из Краснодара. Белый полуприцеп-цементовоз АЦВ-26Р3-11 на усиленном шасси создан для безстартовой транспортировки сухих цементных, цементно-песочных и им подобных сыпучих материалов. Этим назначение не ограничивается: полуприцеп адаптирован к подаче их в смесительные установки для приготовления специальных растворов. Применяют их при цементировании обсадных колонн нефтяных, газовых и других скважин, а также



в строительстве. Установленная на трехосную тележку емкость цилиндрической формы из отечественной стали 09Г2С разделена на два герметичных отсека по 13 м³ каждый. Толщина стенок составляет 4 мм, рабочее давление включено на уровне 0,2 МПа. Производительность пневмозагрузки составляет 0,25 т/мин, а пневморазгрузки — 1,1 т/мин. Емкость оснащена двумя загрузочными крышками, трубопроводами с системой продувки, поворотными дисковыми затворами и шаровыми кранами. Обслуживание осуществляется с технологической площадки с лестницей, складными перилами и осветительными приборами.

В снаряженном состоянии цементовоз весит 11 000 кг и способен перевозить до 29 000 кг груза. Из 40 000 кг допустимой полной массы 16 000 кг приходится на ССУ, а 24 000 кг — на заднюю тележку. В конструкции применяются оси «Тонар-9042», при этом передняя выполнена подъемной.

ТОНАР

Машиностроительный завод «Тонар» продемонстрировал две модели седельных полуприцепов. Одна из них — четырехосный шторно-бортовой полуприцеп 97882 с двухъярусной загрузкой и подъемной крышей. Вторая — модернизированный трехосный самосвальный полуприцеп 95892.

1. Бортовой полуприцеп-контейнеровоз со съёмными бортами грузоподъемностью 30 500 кг.
2. Пятиосный низкорамный тяжеловоз снаряженной массой 15 000 кг способен везти до 70 000 кг груза.
3. Шторный полуприцеп V-Trailer 329 с кузовом объемом 91 м³.
4. Шторный полуприцеп снаряженной массой 7400 кг, объемом 92 м³ и грузоподъемностью 31 900 кг.
5. Полуприцеп-цементовоз АЦВ-26Р3-11 на усиленном шасси.
6. Четырехосный шторно-бортовой полуприцеп «Тонар-97882» с двухъярусной загрузкой и подъемной крышей.
7. Модернизированный трехосный самосвальный полуприцеп «Тонар-95892» в сцепке с тягачом FAW Oryx.

Трехосный самосвальный полуприцеп «Тонар-95892» с задней разгрузкой представлен в модернизированном исполнении. Он получил смотровой балкон — техническую площадку с ограждением для обслуживания надстройки. Новым стал механизм управления укывочным тентом: вместо стальной трубы применена более легкая (в три раза!) и не подверженная коррозии алюминиевая. У «строителя» укреплена рама; в частности, толщина полок увеличена с 8 до 12 мм. Оси тоже в усиленном варианте: при заявленном допуске в 9000 кг реально держат нагрузку в полтора раза больше, до 13 000 кг. Подробнее о новинках МЗ «Тонар» мы рассказали в отдельном обзоре. Вот такой сезон новых полуприцепов 2023 года в России! 🇷🇺



АТАКА КЛОНОВ

FAW J7 > Поставщик: «ЛИДЕР ТРАК ЭНД БАС» > Эксплуатационник: ТК «ИНТРА ЛОГИСТИКС»
> Дата постановки под наблюдение: июль 2023 г.

РОССИЙСКИЕ АВТОПЕРЕВОЗЧИКИ ПРОДОЛЖАЮТ ОСВАИВАТЬ КИТАЙСКИЕ МАГИСТРАЛЬНЫЕ ТЯГАЧИ. ТК «ИНТРА ЛОГИСТИКС» РАСШИРИЛА СВОЙ ГРУЗОВОЙ ПАРК НОВОЙ МОДЕЛЬЮ — FAW J7. ВЫЯСНЯЕМ, КАКОВЫ ПЕРВЫЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ О МАШИНЕ, ПОЗИЦИОНИРУЕМОЙ КАК РЕАЛЬНЫЙ КОНКУРЕНТ ГРУЗОВИКАМ ЕВРОПЕЙСКИХ БРЕНДОВ > МАКСИМ ПРИХОДЬКО > ФОТО АВТОРА

Кому как не компании ТК «Интра Логистикс» заняться сравнением нового FAW J7 с техникой европейской школы — перевозчик ранее работал исключительно на новых тягачах MAN TGS и TGX. После 2022 года парк компании перестал быть однородным. Настоящие немецкие «львы» никуда не пропали, но их стали «запрягать»

только в самые ответственные рейсы. Каждодневная рутинная легла на плечи «китайцев»: Sitrak и Foton. Эти машины, по оценке главного механика компании Эдуарда Хмелева, пока не особенно годятся на роль настоящих заместителей кого-либо из прошлой грузовой семерки. Броский дизайн, почти немецкая основательность в конструкции

шасси и кабины, а также заимствования из европейского двигателестроения начала XXI века еще не гарантия того, что «китайцы» восполнят перевозчикам привычный рабочий инструмент. Пока клоны недоотягивают до оригиналов по многим параметрам. Может быть, у новичка получится?

По виду FAW J7 (модель по-китайски называется мудрено — CA 4180P77K25E5) сразу понятно, что вдохновение инженеры из Поднебесной искали у представителей большой грузовой семерки. Это малотоннажный транспорт из Китая выглядит клонами японских грузовичков, а магистральные тягачи made in PRC обязательно похожи на продукцию из Европы. Грузовик с колесной формулой 4x2. Двигатель CA6DM3-55E52 объемом 13 л и мощностью 550 л. с. 12-ступенчатая КП ZF Traxon 12TX2420TD с адаптивным автоматическим переключением и прямой высшей передачей. Задний мост с одинарным редуктором и передаточным числом 2,688. Имеющаяся блокировка межколесного дифференциала должна повысить проходимость автопоезда. Согласитесь, все перечисленное звучит как описание характеристик «породистого» европейского тягача, тем более что и выглядит FAW J7 так же. В список оснащения машины входят опции, к которым наши водители привыкли и отказываться

не собираются: климат-контроль, сенсорный экран мультимедиа, три камеры кругового обзора, система контроля давления в шинах. Тормозная система тягача от WABCO и Knorr-Bremse, тормоза дисковые на всех колесах. Автомобиль оснащен современными электронными помощниками, повышающими безопасность, — системами устойчивости, контроля движения в повороте, предупреждения о лобовом столкновении и др. Для водителя сделано не просто кресло, а, по нынешним меркам, настоящий дальний «трон» на пневмоподвеске с поясничным упором, функциями вентиляции и подогрева. Рулевое колесо отделано кожей и имеет регулировку по высоте и наклону, как у европейских тягачей.

Кабина просторная, высота от пола до потолка — 2 м. Имеется столик, два полноценных спальных места, люк в крыше. Однако общее исполнение говорит о том, что перед нами все-таки китайский грузовик. Под нижней полкой, на месте холодильника, находится вещевой ящик. В единственной (и богатой) комплектации машины для нашей страны холодильник присутствовал, а в экзemplяре, приобретенном перевозчиком, — нет. Впрочем, дилер пообещал устранить эту оплошность, правда, не уточнил, за чей счет.

В задней стенке кабины есть большое окно. Перевозчик наверняка его





впечатления о машине у «Интра-Логистикс» положительные, однако, как не раз говорил директор компании Максим Козин, окончательный вердикт можно будет составить после 500–700 тыс. км. Пока на одометре нового FAW J7 их всего пара десятков. На что способен новый тягач и сможет ли он возглавить в России свое-



бразную атаку китайских клонов грузовиков на отечественных перевозчиков, «Автопарк» обязательно расскажет. 📺

1. Кресло Grammatag на пневмоподвеске оснащено поясничным упором и обладает функцией вентиляции и подогрева.
2. В задней стенке кабины есть большое глухое окно.
3. Рядом с тормозным краном тягача есть клапан управления тормозами полуприцепа. Решение простое и эффективное.
4. Модная ручка переключателя жидкостного подогрева топливных баков.

будет заделывать — зима не за горами, а мощной тепло- и шумоизоляцией тягач похвастаться не может. Спасибо, что пол кабины в зоне над моторным отсеком изнутри штатно изолирован. На дисках задних колес заметил балансирующие грузики весом 300 г. Это не критично, но многовато. Для сравнения: на рулевой оси грузики по 150 г на каждом колесе. Модный головной свет комбинированный: светодиоды в ходовых огнях и галогеновые лампы H7 на ближний свет. Водители такую комбинацию считают более надежной в зимнее время года — нить лампы излучает тепло, которым «обогревается» фара целиком.

Производитель буквально наштапиговал тягач различными электронными помощниками, однако есть и проверенные

решения. На основном топливном баке грузовик заметил ручку по типу шарового водопроводного крана, это переключатель жидкостного подогрева топливных баков (зимой проблем с запуском и замерзанием топлива быть не должно). Однако этот дедовский узел сделан с оглядкой на эргономику, ручка ярко-красного цвета с четко различимыми стрелками-указателями. Расстроило седельно-сцепное устройство, оно от именитого производителя, но расположено выше (1180 мм), чем у «европейцев». Все это говорит о том, что FAW J7 нельзя отправить в рейс без предварительной подготовки. А еще у машины следует проверить развал-схождение — по опыту эксплуатационника, для китайских тягачей это большой вопрос. Первые

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ FAW J7

Колесная формула	4x2
Снаряженная масса, кг	8100
Полная масса, кг	18 000
Габариты (длина/ширина/высота), мм	6825/2490/3780
Колесная база, мм	3800
Объем топливных баков, л	1100 (800+300)
Двигатель:	дизельный, рядный с турбонад., Евро-5
рабочий объем, см ³	12 520
мощность, л.с. при мин ⁻¹	550 при 1900
крутящий момент, Нм при мин ⁻¹	2300 при 1050–1400
Коробка передач	роботизированная, 12-ст.
Подвеска (передняя/задняя)	рессорная/пневматическая
Тормоза	дисковые
Размер шин	295/80R22,5

ПОСТАВЩИК

Компания ООО «Лидер Трак энд БАС» ведет свою деятельность с 2023 года, является официальным дилером грузовых автомобилей FAW и предлагает клиентам полный комплекс дилерских услуг: продажу автомобилей, запасных частей, гарантийное и сервисное обслуживание техники марки FAW, а также прицепов и полуприцепов.

ЭКСПЛУАТАЦИОННИК

ТК «Интра-Логистикс» основана в 2007 году. Основной автопарк компании включает в себя на сегодняшний день 75 автопоездов. Костяк парка составляют тягачи MAN TGX выпуска 2016–2021 гг. В октябре 2022 года приобретены тягачи Sitrak C7H 480 и Foton Auman. Полуприцепы — только шторные Koegel с объемом загрузки до 90 м³. Компания специализируется на доставке сборных грузов, бумаги, а также перевозит почтовую корреспонденцию по России.



КАРТА ПРИОРИТЕТОВ

ЛУКОЙЛ выбран в качестве производителя моторных масел для сервисного обслуживания автомобилей Scania. Проект реализуется в рамках расширения сотрудничества с официальным представителем автомобильного бренда на территории России ООО «БВГ».

Сегодня смазочные материалы ЛУКОЙЛ моторной, трансмиссионной групп, а также автохимия успешно применяются для технического обслуживания коммерческого автотранспорта Scania. Тесное и плодотворное взаимодействие брендов с середины 2022 года способствовало расширению перечня поставляемых продуктов. Так, в соответствии с достигнутыми договоренностями ЛУКОЙЛ запустил производство моторного масла, отвечающего требованиям спецификации автопроизводителя LDF-3, с классом вязкости 10W-40.

Сотрудничество с международными автопроизводителями является приоритетным направлением для компании. Оно способствует научно-техническому развитию и появлению современных высокоэффективных масел для коммерческого транспорта и спецтехники. Уже сегодня моторные масла линейки LUKOIL AVANTGARDE PROFESSIONAL и LUKOIL AVANTGARDE ULTRA входят в число самых востребованных моторных масел в этом сегменте рынка.



ИНВЕСТИЦИИ В ВОДОРОД

Bosch начала производство топливных элементов. В качестве пилотного заказчика выступила корпорация Nikola. Электрохимический силовой модуль будет использоваться на электрогрузовике Class 8, который должен выйти на рынок Северной Америки в третьем квартале 2023 года.

Завод Bosch в Бамберге поставит на завод в Фейербахе комплект топливных элементов. Важные компоненты системы, такие как электрический воздушный компрессор и рециркуляционный вентилятор, поставляются с завода Bosch в Хомбурге. Производство силового модуля на топливных элементах начинается не только в Фейербахе, но и в Чунцине, Китай. Компоненты, необходимые для этого, будут поступать с завода в Уси.

«Bosch — первая компания, производящая эти системы, как в Китае, так и в Германии», — сказал председатель Bosch Стефан Хартунг. Кроме того, Bosch планирует производить стеки для мобильных приложений на своем американском заводе в Андерсоне, Южная Каролина. Компания ожидает, что во всем мире к 2030 году каждый пятый новый грузовик весом 6 тонн и более будет оснащен силовой установкой на топливных элементах.

Bosch считает, что климатически нейтральный мир возможен только при наличии водорода. Поэтому компания выступает за создание водородной экономики и наращивает свои инвестиции в водород. В период с 2021 по 2026 год Bosch инвестирует в разработку и производство своих технологий H₂ почти 2,5 млрд евро, что на 1 млрд евро больше, чем было предусмотрено в инвестиционном плане на 2021–2024 гг.

НА ПАУЗЕ

General Motors заморозила производство на своем канадском заводе в Онтарио из-за нехватки аккумуляторов. Сборочный завод в Онтарио, выпускающий электрические фургоны BrightDrop, закрыт



на месяц из-за нехватки аккумуляторов. Представитель профсоюза сообщил, что у завода есть заказы на четыре года вперед, но высокий спрос на аккумуляторы GM Ultium вынудил его закрыться. Напомним, что концерн GM намеревался построить четыре завода по производству аккумуляторов в рамках совместного предприятия Ultium Cells LLC с LG, но в настоящее время работает только один, в Огайо. В отчете отмечается, что недавний пожар мог замедлить производство.

Однако это может быть не просто нехватка аккумуляторных элементов для одного завода. Газета Detroit Free Press недавно сообщила, что производство электромобилей на заводе GM Factory Zero, расположенном на границе Детройта и пригорода Хамтрамк, практически остановилось. По сообщению Free Press, в первой половине года GM поставила всего 49 пикапов GMC Hummer EV — по сравнению с 371 в первой половине 2022 года — и 2316 внедорожников Cadillac Lyriq.

GM заявила об ускорении темпов продаж во втором квартале 2023 года, при этом поставки выросли на 19% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, но в основном это связано с увеличением продаж автомобилей с двигателем внутреннего сгорания. И хотя GM заявила о продажах 15 652 электромобилей, большая часть из них (13 900 шт.) приходилась на Chevrolet Bolt EV и EUV, производство которых скоро будет завершено.

РЫНОК РАЗБИРАЮТ НА ЗАПЧАСТИ

По данным «Авито», в России во II квартале 2023 года выросли продажи запчастей для спецтехники и коммерческого транспор-



та. Наибольший рост продаж запчастей для спецтехники отмечен в Дагестане (+64%), Тверской (+44%) и Нижегородской областях (+29%).

По итогам II квартала на долю двигателей и комплектующих пришлось 25% от общих продаж запчастей на «Авито». За год покупать их стали в 2,6 раза активнее. На втором месте — гидравлические и пневмосистемы (11%), за год их продажи выросли в 2,7 раза. На третьем месте — детали трансмиссии (9,5%) с ростом продаж в 2,5 раза.

Наиболее активно покупали запчасти для техники российских и белорусских марок: ГАЗ (+2,4 раза), ЗИЛ (+2,1 раза), МАЗ (+96%), МТЗ (+77%) и КАМАЗ (+62%). Из зарубежных брендов вырос интерес к DAF (рост продаж в 2,5 раза) и Isuzu (рост в 2 раза), а самой востребованной иномаркой в этом сегменте остается MAN. Также заметно выросли продажи запчастей для китайских марок Shacman (в 2,5 раза), Howo (в 2,3 раза) и Foton (в 2,2 раза). Положительная динамика продаж запчастей вызвана, в том числе, ростом рынка подержанной спецтехники. По данным «Авито Спецтехника», предложение выросло на 19% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года.

КРИЗИС И ВОЗМОЖНОСТИ



Компания «Нортек», выпускающая шины на Алтайском шинном комбинате, представила несколько их моделей, предназначенных для сельскохозяйственной техники российского и иностранного производства.

Среди новинок радиальная бескамерная шина 560/60R22.5 NorTec IM-35 161D TL с рисунком протектора повышенной проходимости. Шина способна выдержать максимальную нагрузку 4625 кгс при максимальной скорости эксплуатации 65 км/ч и предназначена для ведущих и несущих осей.

Специально для машин зарубежных марок (John Deere, Great Plains и пр.) предназначена диагональная бескамерная шина 11.5L-15 NorTec IM-17 12PR TL с универсальным рисунком протектора. Конструкция протектора предполагает повышенную износостойкость при движении техники по дорогам с твердым и агрессивным покрытием.

Для лесозаготовительной техники предлагается диагонально опоясанная камерная шина 710/45B26.5 NorTec Taiga LS-01 20PR TT с металлокордным брекером и рисунком протектора повышенной проходимости. Грунтозацепы протектора расположены с повышенной частотой, что обеспечивает хорошую проходимость по мягким грунтам.

Отметим, Алтайский шинный комбинат имеет около 300 позиций и наименований в производственной линейке.

БЕЗ ПРОВОДОВ

Израильская компания ElectReon сообщила об успешной установке своей системы индукционной зарядки на 50-тонный электрический грузовик.

Электрический грузовик представляет собой DAF XF, преобразованный голландским производителем коммерческих автомобилей GINAF, и теперь тягач носит обозначение GINAF GE2121. После установки оборудования ElectReon электрический грузовик заряжался как во время стоянки, так и во время движения в рамках проекта ElectReon Smartroad Gotland в Швеции. Проект был запущен в 2019 году, первые испытания зарядки прошли в 2020-м, и со временем постепенно увеличивалась как емкость зарядки, так и скорость автомобиля.

ElectReon и GINAF теперь намерены выполнять последовательные установки в других грузовиках GINAF на базе шасси DAF или Mercedes-Benz. Кроме того, ElectReon и GINAF объединили свои усилия с REARQ, шведской компанией, специализирующейся на циркулярной экономической практике, с целью преобразования имеющихся на рынке грузовиков с двигателями внутреннего сгорания.

ElectReon в последнее время наращивает бизнес со своей технологией индуктивной зарядки и только вчера сообщил о крупном заказе из Норвегии. В марте было объявлено о сотрудничестве с Toyota и Denso в области индуктивной зарядки. В конце прошлого года в Германии было объявлено о небольшом проекте, аналогичном Smartroad, для маршрутного автобуса Garden Show.



ПРОЕКТ «ГОРИЗОНТ»

Машиностроительный кластер Чувашской Республики представил концептуальную разработку — проект «Горизонт». Это интеллектуальная платформа, которая может стать единым центром мониторинга и управления парком дорожно-строительной техники. Платформа призвана объединить в единую производственную цепочку различные типы техники, включая беспилотный транспорт, а также БПЛА, системы компьютерного зрения и другие вспомогательные системы. Технологическую проработку проекта планируется завершить до конца 2023 года.

Проект предполагает использование беспилотных технологий применительно к строительной технике, когда бульдозеры, экскаваторы и самосвалы самостоятельно, без участия человека готовят котлован для фундамента очередного небоскреба или траншеи для многокилометрового трубопровода.

Технология подразумевает не только отработку индивидуальных алгоритмов работы различных типов дорожно-строительной техники, но и разработку унифицированных протоколов обмена данными для всех машин, а также систему телеметрии и точного геопространственного позиционирования техники на строительной площадке.

Проект «Горизонт» должен составить конкуренцию международному проекту Concept X, который с 2022 года реализуется консорциумом южнокорейских компаний Hyundai и Doosan с ожидаемой датой реализации коммерческого решения к 2025-му.



КАЧЕСТВО ВНУТРЕННЕГО СГОРАНИЯ

Проблема реализации некачественного топлива присуща не только России. Вся захлебывающаяся в кризисе глобальная экономика испытывает на себе отрицательное воздействие «топливных злоумышленников». О том, как бороться с этим злом в условиях рынка, рассуждают отечественные и зарубежные эксперты.

По самым скромным оценкам международных экспертов, ежегодно у легальных нефтяных компаний по всему миру похищают нефть и нефтепродукты на сумму более \$133 млрд. Аналитики из британской консалтинговой компании Ernst & Young вывели эту цифру еще в 2021 году, опираясь на официальные данные правительств нескольких

стран, являющихся крупными потребителями углеводородной продукции.

ГЛОБАЛЬНАЯ УТЕЧКА

Из похищенной нефти злоумышленники изготавливают некачественные фальсифицированные нефтепродукты, которые затем реализуются по всему миру в стратегических масштабах. Возможность нажиться

на продаже недорогого некачественного топлива привлекает на теневой рынок множество участников. Число незаконных врезок в нефтепроводы увеличивается, количество перерабатывающих низкотехнологичных производств возрастает, нелегальные заправки появляются каждый день, а преступные контрафактные технологии повсеместно совершенствуются.

Разумеется, подобная незаконная практика не обошла РФ и начала реализовываться у нас в массовых масштабах в переломные девяностые. Со временем вырос технологический уровень злоумышленников. Начиная с 2013 года одними из самых неблагополучных регионов в отношении криминальных врезок в нефтепроводы были Иркутская, Ленинградская и Самарская обла-





сти, а также Дагестан. На эти регионы приходилось свыше 50% всех нелегальных заборов нефти. По оценкам некоторых аналитиков, до 2013 года в России каждый год похищалось примерно 5 млн тонн нефти. В 2017 году «Транснефть» заявляла, что из ее трубопроводов ежегодно похищается свыше 100 тыс. тонн нефти. В Челябинской области в 2019 г. были задержаны похитители, устроившие врезки в магистральные нефтепроводы Уфа — Петропавловск, Уфа — Омск и Нижневартовск — Курган — Куйбышев. Через подземные коммуникации, длина которых составила 700 м, преступникам удалось за два года похитить около 8 тыс. тонн черного золота.

В России нередки случаи, когда кражами промышляют и сами сотрудники нефтяных и топливных объединений. В 2021 году показательным стало уголовное дело в отношении сотрудников крупной нефтегазовой компании. Воспользовавшись своим служебным положением, они, совершенно не таясь, переправили 95 тонн нефти из скважины предприятия на сторонний НПЗ, с которым у них существовала договоренность о сбыте похищенного.

В 2020-м общий объем всего контрафактного топлива оценивался, по некоторым данным, более чем в \$6 млрд. Эти факты позволяют утверждать, что у нас существует свой «серый»

топливный рынок внутри легального.

КАСАЕТСЯ КАЖДОГО ВОДИТЕЛЯ

Проблемная волна некачественного топлива сейчас настолько широко затопила Россию, что с нею практически уже не раз столкнулся каждый отечественный водитель. Проблемная волна некачественного топлива сейчас настолько широко затопила Россию, что с нею практически уже не раз столкнулся каждый отечественный водитель. Проблемная волна некачественного топлива сейчас настолько широко затопила Россию, что с нею практически уже не раз столкнулся каждый отечественный водитель. Проблемная волна некачественного топлива сейчас настолько широко затопила Россию, что с нею практически уже не раз столкнулся каждый отечественный водитель.

Количество подобных объёмов по всей стране может пре-

вышать 1–1,5 тыс., высказывает свою точку зрения управляющий партнер сети АЗС GP Умпел Екатерина Савкина. В соответствии с ее данными, только в одной Саратовской области активно работают около 30 нелегальных заправок. Зампредседателя наблюдательного совета ассоциации «Надежный партнер» (объединение производителей и продавцов энергоресурсов) Дмитрий Гусев называет еще более тревожную цифру, полагая, что на самом деле в РФ может функционировать более 5 тыс. нелегальных АЗС.

Нередки случаи, когда злоумышленники для привлечения потенциальных клиентов создают вывески, похожие на логотипы известных нефтяных компаний. Пользуясь подложными атрибутами и документами, они закупают часть топлива у официальных поставщиков и параллельно реализуют его вместе со своим некачественным контрафактом. Подобного рода АЗС появилось особенно много после введения моратория на проверки бизнеса. Ситуация в различных субъектах РФ отличается, но доля недобросовестных игроков может достигать 5–10%, отмечают эксперты.

ОТ ХУДШЕГО К ЛУЧШЕМУ

Вице-президент Национального автомобильного союза Антон Шапарин, выступая 21 июня на круглом столе в пресс-центре МИЦ «Известия» (тема «Топливный вопрос: каким должен быть контроль качества бензина в России?»), сказал, что проблема приобрела настолько высокую серьезность, что для ее решения потребовалось личное вмешательство президен-

та. В 2015 году В. Путин потребовал создать специальную систему контроля для АЗС. Росстандарт выявил в 2016 году серьезные нарушения на 18% проверенных станций. И из них 12% нарушений составляли продажи некачественного фальсифицированного топлива.

Далее ситуация менялась в лучшую сторону, потому что количество контрольно-надзорных мероприятий увеличивалось. В 2019 году объем выявленных фальсификатов в целом снизился до 6%. В 2022-м было проверено всего 347 АЗС, что прямо говорит о сворачивании контрольной деятельности в стране. Сейчас Росстандарт уже не может предоставить информацию по проверкам просто потому, что они больше не проводятся, считает Антон Шапарин. А число случаев продаж некачественного топлива продолжает расти.

К сожалению, качество — не единственная проблема. Другая сложность — это недолив. В стране существует «система недолива», обеспечиваемая софтом и техникой, продолжает спикер. Это видно по большому количеству обращений в Национальный автомо-

1. Волна некачественного топлива сейчас настолько широко затопила Россию, что с нею практически уже не раз столкнулся каждый отечественный водитель.
2. Мобильная лаборатория — финальное звено в цепочке контроля качества топлива от нефтеперерабатывающего завода к конечному потребителю.
3. Факт недолива нужно доказывать квалифицированно на основе научного, а не огульного анализа.

бильный союз, где приводятся доказательственные факты.

Антон Шапарин считает, что ситуацию надо срочно исправлять и возвращать массовый контроль над стационарными АЗС и мобильными заправками. По его мнению, мобильные заправки существуют с недостатком правового поля, для них нужно создавать в ряде удаленных регионов определенные льготные режимы. Без контроля за низовым звеном, которое напрямую взаимодействует с потребителем, невозможно решить проблему, столь существенную для экономики нашей страны. Есть спрос — будет и предложение, поэтому без всеобъемлющего массового контроля мы опять вернемся к расцвету нелегальных НПЗ и обслуживающего их сектора незаконных заправок, полагает он.

ЛЕГАЛЬНАЯ ВОЛНА

Павел Баженов, президент Независимого топливного союза, высказал несколько отличную точку зрения. Топливная розница

у нас контролируется гораздо больше, чем другие сферы. Если говорить о повсеместном контроле легального бизнеса — это перегиб. Очень важно отделять при решении этого вопроса легальный рынок от нелегального. И проблема сегодня касается именно нелегального сегмента рынка. Незаконное предпринимательство вредит бизнесу легальных топливных компаний и дискредитирует его. В стране не должна происходить абсолютизация частностей, считает спикер. И если мы говорим о легальном рынке, то здесь у нас качественное топливо. Тема недоливов сама по себе тоже очень сложная. Часто за недолив ошибочно принимается естественная убыль нефтепродукта, которая происходит по законам физики. Факт недолива нужно доказывать квалифицированно на основе научного, а не огульного анализа. «Если хотим говорить о проблеме системно, то нужно использовать объективные аргументы и основываться на понятных выборах, приме-

няя при определении нарушений именно научный метод», — подчеркивает спикер.

Сейчас ситуация меняется, экспорт закрылся, объемы хлынули на внутренний рынок, маржинальность доходит до 40%, поэтому собственнику легальной АЗС продавать некачественный продукт при таких условиях совершенно не имеет смысла. Хорошие компании дорожат своим брендом, который заслуживал уважение годами. А вот нелегальный рынок представляет собой реальную проблему, с которой нужно работать. «Но пока, кроме инструментов народного контроля, я ничего более разумного не вижу», — подводит итог Павел Баженов.

Александр Фролов, являющийся заместителем генерального директора Института национальной энергетики, рассказал на мероприятии «Известий», что топливный рынок России за последние 12 лет значительно преобразился. Соответственно, произошла трансформация и АЗС. По его словам, повы-

силось качество самих заправок, был проведен ребрендинг крупнейших сетей. «В общем, выросли как количественные, так и качественные показатели, что связано с модернизацией наших НПЗ».

Говоря о негативных аспектах, спикер подчеркнул, что оценка нелегального поля очень сильно разнится: «До тысячи единиц или до нескольких тысяч единиц незаконных заправок. Объем нелегальной реализации предположительно может составлять от одного до трех миллионов тонн. Нехватка налоговых сборов — примерно от 5 до 15 млрд рублей».

Для решения проблемы нужно усилить ответственность лиц, занимающихся нелегальным сбытом, менять законы и квалифицировать их действия в соответствии с уголовным, а не административным кодексом. Также не надо снимать ответственность с потребителя за возможные последствия. С потребителями нужно работать и многое объяснять. Следует бороться и с та-



1. Использование контрафактного и некачественного топлива напрямую способствует выходу из строя техники, грозит жизни и здоровью людей, загрязняет окружающую среду.
2. Контроль количества топлива в баке — самая востребованная функция мониторинга транспорта.



ким имеющимся у нас реальным фактором, как удаленность, который способствует возникновению благоприятных условий для деятельности нелегалов. Это отдельный вопрос, который касается уже генеральной схемы развития наших заправочных сетей.

Учитывая сложившуюся ситуацию, для эффективной борьбы с нелегальным бизнесом необходимо действовать с разных направлений, и только в этом случае она будет успешной, считает Александр Фролов.

ЗАГРАНИЧНЫЙ ОПЫТ

Раньше, до возникновения глобального кризиса, проблема контрафактного топлива была скорее нетипичной для развитых государств. Но все изменилось, и теперь даже в США и ряде высокоразвитых европейских стран из-за резкого скачка цен на топливо злоумышленники стали применять «российский опыт» производства и мобильной реализации подделок. Решая проблему, правительства многих стран ужесточают карательные санкции за контрафакт. В свою очередь, стоит отметить, что огромную роль в борьбе с этой проблемой наравне с правительствами взяли на себя частные компании и общественные организации, специализирующиеся на ау-

тентификации промышленной продукции. Транснациональный альянс по борьбе с незаконной торговлей (TRACIT), являющийся одной из крупнейших неправительственных организаций, призвал правительства и бизнес объединиться в борьбе с глобальной проблемой незаконной торговли нефтью и нефтепродуктами. Помимо этого, TRACIT утверждает, что в деле борьбы с преступлениями в топливной сфере помогут новые технологии, такие, например, как цифровая маркировка.

Крупнейший в мире эксперт в области решений по аутентификации американская компания Authentix обеспечивает повышенную видимость и прослеживаемость современных сложных глобальных цепочек поставок. Представители компании говорят, что преступления в топливной сфере совершаются очень просто, а сложность выявления факта и момента совершения преступления играет на руку преступникам. Но технологии упорно осваивают и эту грань. За последние 15 лет компанией были успешно реализованы 22 национальные программы обеспечения целостности топлива. Компания помогает правительствам многих стран защищать углеводородную продукцию, от сырой нефти до продуктов

нефтепереработки, смазочных материалов и сжиженного газа. Против злоумышленников применяются цифровые маркеры и анализаторы, а также информационная система AXIS с интегрированным набором программных приложений, предназначенных для агрегирования, хранения, анализа и представления данных из различных источников. Эта технология маркировки адаптирована для каждого типа топлива и обладает широким спектром применения.

Пока правительства разных стран продолжают ужесточать ответственность за торговлю контрафактом, технологии становятся в авангард борьбы с проблемами качества и реализации нефтепродуктов. Эта тенденция одинаково актуальна для экономически развитых государств, а также для стран с неблагополучной экономикой, потому что решение общих проблем безопасности, массовых хищений и подделки нефтепродуктов может дать мировому рынку так необходимые дополнительные объемы черного золота.

В ЕДИНОМ КЛЮЧЕ

Во время подготовки этого материала появилась информация о том, что в ближайшее время в России могут создать циф-

ровые паспорта промышленной продукции. Проект изменений в федеральный закон «О промышленной политике в РФ» должен быть внесен в Госдуму, сообщил «Известиям» глава Торгово-промышленной палаты РФ Сергей Катырин. В числе правок значителен создание системы цифровых паспортов промышленной продукции, что позволит в едином ключе идентифицировать однотипные российские товары на всем протяжении их «жизненного цикла» по цепочке: регулятор — заказчик — производитель — поставщик — конечный потребитель. В обозримом будущем эта новелла законодательства может в значительной степени способствовать решению проблемы с качеством розничного топлива.

Александр Рожков
Фото из архива редакции

НЕ КИТАЕМ ЕДИНЫМ

«Я же говорил, будет сплошной чайна-таун...» Два посетителя через стекла галереи свысока разглядывали один из залов выставки. Большое, конечно же, видится на расстоянии, но чтобы понять суть происходящего, следовало спуститься «с небес на землю» и побродить по площадкам экспозиции, которая проходила в московском выставочном комплексе «Крокус Экспо». Оно того стоило.

Прежде всего стоит отметить, что вся выставка проходила под слоганом «Синергия года», указывающим на то, что одной узконаправленной экспозицией здесь не обойтись. И это действительно так: как под крышей, так и на огромных открытых площадках гостеприимного «Крокус Экспо» посетителей принимали сразу три выставки: COMVex была ориентирована на коммерческий транспорт, СТО Экспо была посвящена запасным частям и послепродажному обслуживанию автомобилей, а СТТ Экспо специализировалась на строительной технике и сопутствующим ей технологиям.

Все три выставки носили международный статус и по целому ряду позиций достаточно тесно пересекались. Например, стенды ЛУКОЙЛа с названием «Смазочные материалы» с успехом можно было разместить в любом из за-

лов, но на этот раз компания сделала акцент на смазочные материалы для строительной техники, представив моторные, гидравлические и трансмиссионные масла. Из наиболее интересных продуктов можно было отметить моторные масла линейки LUKOIL Avantgarde Professional серий M5 и LE, а также масло LUKOIL Avantgarde Ultra M3, разработанные с учетом строгих требований ведущих производителей дизельных двигателей. Среди трансмиссионных масел популярность снискали полностью синтетическое масло категории TDL «ЛУКОЙЛ Трансмиссионное MN 75W-90» для механических КП и дифференциалов, а также трансмиссионно-гидравлическое масло «ЛУКОЙЛ Гейзер MM Synth 5W-30». В общей сложности экспозиция стенда включала более десяти масел и смазок разного назначения.

Здесь же, в зале выставки СТТ Экспо, был и стенд компании Teboil, международного бренда, представившего свои последние разработки в области смазочных материалов для строительной техники, работающей с высокими нагрузками в сложных климатических и дорожных условиях. Так, для дизельных двигателей предназначено моторное масло Teboil Super, а гидравлические масла Teboil Hydraulic Oil обеспечивают стабильную работу строительной техники в различных климатических зонах.

Широким спектром продукции располагает Sintec Group, приоритетными направлениями для которой являются разработка, производство и реализация моторных масел и технических жидкостей для различного автотранспорта: от легковых автомобилей до тяжелой карьерной техники. Компания представила гостям СТТ Экспо обновленный

дизайн и нейминг продукции Sintec, а также самые последние новинки, включая гоночные масла серии Racing, специальную линейку для машин с большим пробегом ExtraLife и новую серию масел, предназначенных для мототехники.

Немало посетителей привлек стенд компании KIREI Chemical, в ассортименте продукции которой смазочные материалы, выпускаемые под брендом KATANA, и пакеты присадок для производства масел. В основе экспозиции была представлена информация о моторных маслах, трансмиссионных и гидравлических жидкостях и пластичных смазках KATANA, применяемых в самом широком спектре различной техники.

Как было сказано выше, выставка действительно продемонстрировала полную синергию — достаточно было перейти в следующий зал, и посетители



попадали на выставку СТО Expo, где можно было продолжить знакомство со смазочными материалами для техники других «весовых категорий».

Компания «Аллея Групп», импортер и эксклюзивный представитель мировых марок, представила четыре бренда производителей горюче-смазочных материалов и технических жидкостей. Так, одной из крупнейших нефтеперерабатывающих компаний Турции является Opet, основными видами деятельности которой стало производство и реализация коммерческого и промышленного топлива, а также моторных масел и средств по уходу за различными видами техники. Турецкому концерну Belgin принадлежит бренд моторных масел Lubex, ассортимент продукции которого объединил легкомоторную, грузовую, промышленную и другие программы. Марка моторных масел Bizo! уже неплохо известна в России. Продукция выпускается в Германии на основе собственных разработок Bizo!, соответствует строгим немецким нормативам и имеет допуски всех основных европейских автопроизводителей. Еще один бренд с «немецкими корнями» — это reinWell, который был разработан и зарегистрирован в Германии как производитель профессиональных продуктов для автосервисов. Под маркой reinWell выпускаются моторные масла, автохимия и сопутствующие товары



для сервисного обслуживания техники.

На стенде Lubrigard представители компании рассказали о том, что в основе ассортимента — премиальные смазочные материалы, изготовленные на основе высококачественного импортного сырья: базовых масел с высоким индексом вязкости и присадок лидеров

мирового рынка. Продуктовые линейки моторных масел имеют регистрацию международных классификаций API и ILSAC. ООО «РАВЕНОЛ РУСЛАНД» — официальный представитель в Российской Федерации немецкого бренда RAVENOL. В сфере деятельности представителя поставка на российский рынок высококачественных

смазочных материалов, в ассортименте которых моторные и трансмиссионные масла, смазки, антифризы, тормозные и гидравлические жидкости. На заводе в городе Модрича (Босния и Герцеговина) производится линейка смазочных материалов Nastro — моторные, трансмиссионные, судовые, промышленные и гидравлические масла. В ассортименте более 200 различных продуктов, которые полностью обеспечивают потребности легковых и грузовых автопарков, строительных компаний и горных предприятий. Стенд Devon представлял Республику Башкортостан, где расположено ООО «Завод смазочных материалов Девон», предприятие, на котором выпускаются инновационные масла и смазочные материалы самого широкого профиля, покрывающие потребности ключевых секторов промышленности и потребительского сектора.

В 2010 году в городе Армавире была основана компания «Альфа Хим Групп», которая сегодня выпускает в сутки более 100 тонн готовой продукции. В ассортименте — моторные, трансмиссионные и гидравлические масла, охлаждающие жидкости и авто-





ными антифризами отечественных и зарубежных марок автомобилей, а также используются в качестве первой заливки на 27 автозаводах страны. Тормозные жидкости ROSDOT подходят для всех современных автомобилей, используются для гарантийного и постгарантийного обслуживания в официальных дилерских центрах и СТО. Они соответствуют международным стандартам, имеют официальные допуски и заливаются на конвейерах ведущих автозаводов. Специально для использования в СТО, с учетом новейших разработок и специальных требований для автомобилей с ABS и ESP, разработана тормозная жидкость AWM OEM Service Line. Эта высококачественная синтетическая тормозная жидкость на гликолевой основе соответствует стандарту ISO 2945 class 7. Ключевые показатели вязкости и температуры кипения жидкости превосходят новейший отраслевой стандарт DOT 4.7. AWM OEM Service Line предназначена для всех гидравлических тормозных систем легковых, грузовых

автомобилей и мототехники, в которых производителями техники рекомендовано применение жидкостей DOT 5.1, DOT 4 class 6, DOT 4 и DOT 3. Что касается запасных частей и аксессуаров, то нынешняя экономическая и геополитическая ситуация стала существенным катализатором для дальнейшего развития отечественных производителей. Один из ярких примеров — производственное объединение «Трек». Предприятие с площадью 3600 м² находится в городе Миассе и специализируется на производстве и реализации деталей подвески и рулевого управления для автомобилей как отечественных, так и иностранных марок, а также продукции для мототехники. Шаровые опоры, наконечники рулевых тяг, стойки стабилизатора, изделия из полиуретана... Это далеко не весь перечень выпускаемой «Треком» продукции, причем большая ее часть выпускается по полному технологическому циклу — отковки и штамповки до сборки упаковки. Важно и то, что целый ряд деталей

косметика. Помимо выпуска продукции под собственными торговыми марками, компания оказывает услуги контрактного производства, как для отечественных, так и для зарубежных компаний. Еще одной интересной экспозицией стал стенд компании из Екатеринбурга ООО «Нефтесинтез», которое производит смазочные материалы под брендом OilWay для строительной и коммерческой техники. Например, в рамках программы импортозамещения здесь производятся синтетические моторные масла Dynamic Expert Long Life PAO для высоконагруженных дизельных двигателей с интервалом замены до 80 000 км. Компания «Тосол-Синтез» на своем стенде представила профессиональную автохимию, которую используют более 10 000 автосервисов и дилерских центров, а также миллионы автолюбителей. Так, антифризы FELIX удерживают лидерские позиции на рынке охлаждающих жидкостей благодаря не только признанию потребителей, но и соответствию международным стандартам качества различных автопроизводителей и строгому контролю на всех этапах производства. Они совместимы с оригиналь-



поставляется на конвейеры производителей автомобилей и мототехники. Примером может служить сотрудничество ПО «Трек» и НАМИ — наконечники рулевых тяг и стойки стабилизатора устанавливаются на автомобили Aurus.

Еще один пример продуктивной работы в новых условиях был представлен на стенде бренда ELTRA. В 2000 году ОАО «ЭЛТРА» вошло в концерн «Производители автомобильного и моторного оборудования» (ЗАО «Концерн ПРАМО») и вскоре значительно расширило ассортимент продукции. Сейчас под брендом ELTRA выпускаются стартеры, генераторы, термостаты, датчики, блоки контрольных ламп и омыватели лобового стекла — компоненты, которые широко используются в легковых и грузовых автомобилях, автобусах, тракторах и сельскохозяйственной технике. На стенде компании были представлены как продукция завода, идущая на конвейер ведущих автопроизводителей России, так и перспективные разработки, над которыми на регулярной основе трудится техническая дирекция производства. В частности, для автомобилей КАМАЗ были представлены генераторы ELTRA 4702.3771 и 4542.3771-31 с максимальным током нагрузки 110 А и номинальным напряжением 28 В, а также стартеры ELTRA 2202.3778 с номинальной мощностью 6 кВт и ELTRA 2402.3778 с номинальной мощностью 8 кВт. Также на стенде был размещен отдельный блок с продукцией,



выпускаемой под брендами ПРАМО и АТЭ-1: радиаторы, генераторы, стартеры, элементы трансмиссии, стеклоочистки, системы охлаждения, тормозной системы.

В 1989 году началась история Felox. За это время был пройден путь от «узконаправленного» производителя гидроцилиндров до компании, поставляющей компоненты не только на вторичный рынок, но и на конвейеры ведущих производителей. Тормозная

система, элементы подвески и трансмиссии, электрика, системы питания и управления, оснащение кабины и кузова... При этом производственная деятельность компании охватывает несколько направлений: детали и компоненты для легковых и грузовых автомобилей, запчасти для сельскохозяйственной и спецтехники, а также автомобильные аксессуары и инструменты. Компания располагает 12 производственными площадками общей площадью более 130 000 м², расположенными в Беларуси, России, Германии и Юго-Восточной Азии, выпускающая ежегодно более 50 млн изделий.

Если продолжить тему синергии, то в рамках выставки COMVex компания BVC, работа которой направлена на внедрение культуры безопасного вождения, продемонстрировала целый ряд систем видеоконтроля — от уже ставших привычными видеорегистраторов до DMS-систем с искусственным интеллектом для контроля водителя. Посетители выставки в режиме реального времени могли увидеть, как система работает на грузовом автомобиле: изображение с камер в машине передавалось на экран стенда через облачный

сервис, а все данные о стиле вождения, опасных ситуациях на дороге и физическом состоянии водителя загружались в личный кабинет. Не меньший интерес посетителей вызвали скрытая трехканальная система видеонаблюдения с отдельным блоком записи DR770X-Box, оснащенная защитой от взлома и кнопкой SOS, а также многофункциональная система мониторинга водителя BVC Corp MDVR, анализирующая в режиме реального времени нарушения ПДД и физическое состояние водителя.

Это лишь несколько зарисовок с экспозиции, объединившей выставки СТТ Expo, ComVex и СТО Expo. На площади в 100 912 м² были представлены 1280 экспонатов из 14 стран, а интерес к выставке проявили более 62 000 профессиональных посетителей, представлявших 56 стран и 89 регионов России. Разумеется, и китайские, и турецкие производители здесь были широко представлены, но с теми, кто предвещал путешествие исключительно по чайна-тауну, можно смело не соглашаться.

Станислав Шустицкий
Фото автора



АНАТОМИЯ МЕТАЛЛОПРОКАТА

В России наблюдается острый дефицит качественного металла, ситуация быстро усугубляется, а потребности промышленности покрываются за счет импорта. С продукцией отечественных металлургических компаний машиностроители часто просто не хотят иметь дел. Что не так с нашими отечественными высокопрочными сталями и каковы пути решения проблемы?

В заготовительном цеху компании «Чайка-Сервис» кипит работа. На раскроечном столе отечественная высокопрочная сталь МС 700. Лист приподнимается, оператор ждет, пока остынет металл, и лишь затем вновь запускает лазерную установку. Деформированный лист может в любой момент повредить лазерную головку, поэтому персонал должен быть всегда начеку.

«Это наша сталь, со шведской такой проблем не было. И дефект периодически наблюдается с августа прошлого года», — рассказывает гене-

ральный директор автозавода «Чайка-Сервис» Евгений Ганин.

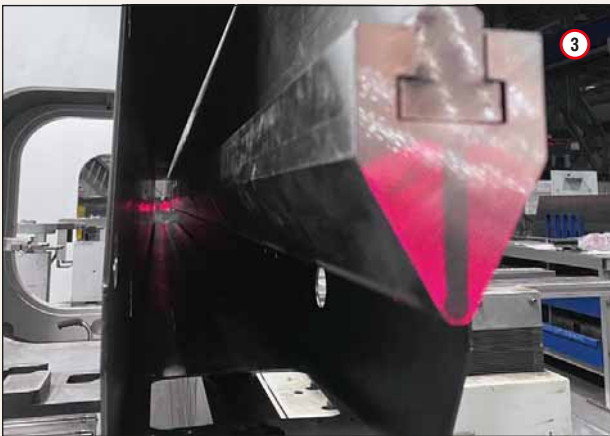
У технологов предприятия также есть вопросы к качеству стали МС 700 после гибки: при четко заданных параметрах станка недогибы и перегибы могут быть существенно больше допуска (+/- 1 мм). Хуже того, у некоторых листов наблюдается не просто деформация, а скручивание. Учитывая, что речь идет о крановых стрелах, приемка ОТК идет особенно жестко, полагки недопустимы. Неудивительно, что так называемый изолятор брака, место в цеху, где складироваются

детали, не прошедшие контроль ОТК, сейчас заполнен до отказа.

«Остается только китайская сталь. Причем по цене она значительно дешевле, даже при условии доставки до Нижнего Новгорода. А по качеству очень близка к шведским сталям. За державу обидно! Мы вынуждены покупать высокопрочные стали в Китае. И где тогда идеология развития машиностроения и автомобилестроения в частности? Какую роль тут должна играть сталь, которая нужна и для гражданской продукции, и для военной», — возмущается Евгений Ганин.

Кстати, импорт нержавеющей стали в Россию в апреле 2023 года увеличился на 29% по сравнению с мартом и составил 51,5 тыс. тонн, достигнув рекордного показателя для современной России. Основной прирост импорта обеспечило увеличение поставок плоского холоднокатаного проката (+39,6%) и горячекатаного проката (+54,1%), говорится в сообщении Ассоциации потребителей и поставщиков спецсталей и сплавов (Ассоциация «Спецсталь»). Аналогичная ситуация и по иным сталям. Вот почему, несмотря на, казалось бы, впечатляющие





результаты работы российской черной металлургии, предприятия стараются закупать импортную продукцию.

В компании «Палфингер СНГ» (производит и поставляет продукцию под брендами «Велмаш» и «Инман») качество стали тоже вызывает критику. «Основной объем закупаемых сталей составляют марки S460, S690, S700, S890 и S960, используемые для производства КМУ, а также мы используем конструкционную сталь 09Г2С, — рассказывает директор по закупкам «Палфингер СНГ» Анатолий Щукин. — Две основные претензии — это нестабильность механических свойств стали даже в рамках одной партии плавки, а второе — необходимость улучшения плоскостности и снятия внутренних напряжений, обусловленная текущим оборудованием на комбинатах. Но хотелось бы отметить значительные улучшения качества проката, достигнутые металлургическими комбинатами за последнее время. Также стоит отметить, что в России отсутствуют стали от S890 и выше». Он добавил, что с переходом от импортной стали к отечественной потребовалось внести изменения в технологический процесс — уменьшить скорость резки и ввести техно-

логические перемены. В результате увеличилось время операции и усложнился процесс гибки.

На Челябинском механическом заводе в связи с переходом на отечественную сталь введена операция листопрямления. Об этом рассказывает блогер Константин Потапов в тематическом ролике на своем канале. Поставки вызывают критику у технологов, изделия нередко идут винтом. «Ключевые элементы, которые мы выявляем на листе, это неплоскостность, — рассказывает главный технолог предприятия Анатолий Лисицын. — То есть в состоянии поставки есть отклонения, как в продольном, так и в поперечном направлении».

Предприятие использует металл разных производителей, приобретаются как высокопрочные, так и конструкционные стали. «Отклонения есть, и одни и те же у всех. Вопрос, у кого это чаще встречается, а у кого реже, — говорит Анатолий Лисицын. — Допустим, нарезали стрелы, идут детали, и все пошло с отклонением. Берем следующую партию, и все идеально. И все это у одного и того же производителя. Разные прокатки, и просто как небо и земля».

Инженеры Уральского завода подъемных механизмов, коммен-

1. Деформированный лист может в любой момент повредить лазерную головку, поэтому персонал должен быть всегда начеку.
2. У некоторых стальных листов наблюдается не просто деформация, а скручивание.
3. При четко заданных параметрах станка недогибы и перегибы могут быть существенно больше допуска.
4. «Meusburger Новтрак» работает с поставщиками материалов по прямым контрактам с сертификатом.

тируя работу с отечественным металлом, отмечают коробление металла в процессе резки и непостоянство гибов. Сталь импортного производства ведут себя при обработке более предсказуемо, а значит, процесс изготовления деталей более стабильный.

Новгородское предприятие «Meusburger Новтрак» ведет политику активного замещения европейских материалов и комплектующих аналогами российского производства. В перечень импортозамещения входит и металл, который закупается у «Северстали» и НЛМК. «Мы работаем с поставщиками по прямым контрактам с сертификатом, с материалом все нормально», — комментирует генеральный директор ЗАО «Новтрак» Свен Кубе. Пожалуй, единственная проблемная позиция для новгородского предприятия — вальцованный профиль, который используется на внешней раме полуприцепа для крепления груза. «Сейчас

мы в поиске российского производителя, который может предоставить профиль соответствующего качества», — говорит Свен Кубе.

В общем, как мы видим, вопросы к отечественному металлу есть. Эксперты видят проблему в нестабильности технологий. А еще в том, что металлурги мало прислушиваются к машиностроителям. Во всем мире основным потребителем высокопрочной стали является автопром. Применение высокопрочной стали в лонжеронах и других несущих конструкциях позволяет снизить массу автомобиля. Если наши металлурги повысят качество продукции, отбоя от заказчиков не будет. А пока наши автомобилестроители, включая крупные автозаводы, закупают высокопрочную сталь за рубежом.

Михаил Ожерельев
Фото автора



1

Мероприятия организуют второй раз подряд. Темой этого года стала эпоха 1970–1980-х годов. Организатором фестиваля выступил Музей транспорта Москвы, выставивший 30 транспортных средств и техники специального назначения из своей 250-численной коллекции. Среди них были редкие и уникальные автомобили, некоторые из которых ранее нигде не выставлялись. К таковым можно отнести автогидроподъемник Р-183 польской фирмы Vimar на шасси Star 28. По преданию, этот спецавтомобиль был привезен в Москву для показа на одной из выставок, да так и остался в нашей столице, эксплуатировался в Управлении пассажирского транспорта Москвы.

Не менее интересна тротуароуборочная машина ТУМ-975, изготовленная в 1975 году московским заводом «Красный путь» и круглогодично использовавшаяся в коммунальном хозяйстве Вологодской области: в летнее время подметала улицы, собирая смет в специальный бункер, зимой с помощью отвала или шнекороторного снегоочистителя убирала снег с тротуаров или проезжей части. Необычна и компоновка этой машины: двигатель автомобиля «Москвич-407» с коробкой переключения передач и рабочие агрегаты располагались за кабиной, привод осуществлялся на передние колеса, управляемые колеса — задние, близко расположенные друг к другу. Благодаря такой компоновке машина получилась ком-

пактной и маневренной, способной разворачиваться почти на месте. В Москве ТУМ-975 использовались до конца 1970-х годов, в некоторых других городах нашей страны гораздо дольше.

Еще один дебютант фестиваля — такси ГАЗ-24-04, созданное на базе первого отечественного легкового автомобиля с семиместным кузовом «универсал» ГАЗ-24-02 с тремя рядами сидений, второй и третий ряд которых можно было сложить, увеличив тем самым пространство для багажа. Почти 20 лет такие такси обслуживали москвичей и гостей столицы, на фестивале был показан один из ранних экземпляров — 1972 года выпуска.

Нельзя не отметить один из самых массовых и распространенных в нашей стране автобусов — ЛиАЗ-158В, выпускавшийся с 1956 по 1959 год на заводе им. Лихачева под маркой ЗИЛ-158. В 1959 году производство этих автобусов было переведено в Ликино-Дулево под Москвой, где они изначально выпускались под маркой ЛиАЗ-158, а с 1961 по 1970 год под маркой ЛиАЗ-158В. В сравнении со своим предшественником — 28-местным ЗИС-155, ЛиАЗ-158 отличался большей пассажиремкостью — в его салоне было предусмотрено 32 места для сидения, лучшей обзорностью с места водителя, более высокими окнами, улучшенными освещением и вентиляцией салона, более мощным 109-сильным двигателем, измененным внешним видом. Но при этом автобусы ЛиАЗ-158В имели и ряд недостатков: узкие двери, отсутствие накопительных площадок, узкий проход между рядами сидений. Эти недостатки видны в фильме «Операция «Ы» и другие

КРУГ ПОЧЕТА

МАСШТАБНЫЙ ФЕСТИВАЛЬ «РЕТРОРЕЙС» ПРОШЕЛ В ДЕНЬ МОСКОВСКОГО ТРАНСПОРТА И УДИВИЛ ПОСЕТИТЕЛЕЙ РАЗНООБРАЗИЕМ ЭКСПОНАТОВ. ЗДЕСЬ БЫЛИ ПРЕДСТАВЛЕНЫ НЕ ТОЛЬКО ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ, НО И ГРУЗОВИКИ, АВТОБУСЫ И ДАЖЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЙ ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТ СССР

› ЛЕОНИД ТОЛМАЧЕВ › ФОТО АВТОРА

приключения Шурика». И все же автобусы ЛиАЗ-158В эксплуатировались в Москве до середины 1970-х годов. На фестивале можно было видеть два таких автобуса. Один из них был показан на прошлогоднем фестивале «Ретрорейс», его привез Музей транспорта Москвы. Второй привезла автобусная мастерская «ВегаБус». Как пояснил руководитель мастерской Петр Кудин, этот автобус был изготовлен в 1969 году, эксплуатировался в НИИ Приборостроения в Жуковском, был списан в 1975 году. После списания использовался на дачном участке семьи Панкратовых в Раменском районе, а в октябре 2022 года приобретен «ВегаБусом». К этому времени автобус врос в землю, сиденья, двигатель, панель приборов, перегородка, отделяющая пассажирский салон от кабины водителя, светильники для освещения салона, поручни, потолок, лобовые стекла, фары отсутствовали, кузов прогнул. По реставрации с этим автобусом предстоит большая работа, но в том, что с ней «ВегаБус» справится, сомневаться не приходится. Достаточно вспомнить восстановленные в этой мастерской автогидроподъемник Р-183 из Музея

транспорта Москвы и ЛАЗ-699Р, ранее представленный на «Олдтаймер-галерее» в «Крокус Экспо».

А раз зашла речь об автобусах, нельзя не отметить ПАЗ-652Б, узнаваемыми элементами которых были рифленые боковины кузова и решетка радиатора из четырех прямоугольных прорезей. Такие автобусы широко применялись в пригородном сообщении, в небольших населенных пунктах, в сельской местности, как служебный

1. Тротуароуборочная машина ТУМ-975, изготовленная в 1975 году московским заводом «Красный путь». Позади — дебютант «Ретрорейса» — такси ГАЗ-24-04.
2. Автобус ПАЗ-652Б, переделанный в катафалк.
3. Один из самых распространенных в нашей стране автобусов — ЛиАЗ-158В.
4. Интерьер автобуса ЛиАЗ-158В.
5. Автобус ЛиАЗ-158В, приобретенный мастерской «ВегаБус».
6. Тягач-эвакуатор с необычным названием МАЗЗИЛ, собранный в 1980-х годах в Филевском автобусно-троллейбусном парке из списанных МАЗ-200 и ЗИЛ-157.
7. Автогидроподъемник Р-183 на шасси Star 28.





1. Микроавтобус РАФ-2203 органов правопорядка.
2. Автомобили «Москвич», использовавшиеся органами правопорядка в послевоенные годы.
3. Милицйские автомобили «Волга» ГАЗ-21 из Музея транспорта Москвы.
4. Автоцистерна ПМГ-36.

транспорт, передвижные станции забора крови. На сайте Музея транспорта Москвы сказано, что выставленный автобус в 1965 году на московском заводе АРЕМКУЗ был переделан в катафалк, для чего у него удалили заднюю боковую дверь, в задней стенке кузова вместо люка сделали полноценную дверь с откидной подножкой, сиденья расположили вдоль бортов. После списания автобус служил сторожкой в одном из гаражных кооперативов, имел значительные утраты. Чтобы его привести в первоначальный вид, потребовалась реставрация, длившаяся три года.


А вот тягач-эвакуатор с необычным названием МАЗЗИЛ, получивший такое название, потому что был собран в 1980-х годах из списанных автомобилей МАЗ-200 и ЗИЛ-157 в Филевском автобусно-троллейбусном парке, где использовался почти 40 лет, уже можно было видеть на проходившей в «Экспоцентре на Красной Пресне» в конце 2022 года выставке «Поехали», но это никак не уменьшает его ценность, уникальность и значимость.

Надо сказать, что автомобили специального назначения на фестивале были представлены довольно широко. Не обошел стороной фестиваль «Ретрорейс» музей ГИБДД, показав семейство автомобилей «Москвич», применявшихся в разные годы органами правопорядка, начиная с «Москвича-401-420», использовавшегося в послевоенные годы, и кончая «Москвичом-2141», использовавшимся в конце 1980-х — начале 1990-х. Семейство «Москвичей» дополнял РАФ-2203 в милицйском окрасе — желтый с синей полосой, надписями «ГАИ», «милиция», «дежурная часть», гербом СССР, нанесенным с двух сторон автомобиля. Такие РАФы использовались для доставки оперативно-следственных бригад к месту происшествия или как передвижные криминалистические лаборатории. Продолжили тему автомобилей органов правопорядка

автомобили «Волга» ГАЗ-21 из Музея транспорта Москвы. Одна из них, именуемая в народе «со звездой» была в синем окрасе с красной полосой, вторая, получившая прозвище «акуля пасть», была уже желтой с синей полосой.

Не обошлось и без пожарных автомобилей, начиная с ПМЗ-17 на шасси ЗИС-150 и ПМГ-36 на шасси ГАЗ-51 и кончая АЦ-40 на шасси ЗИЛ-130. Основной отличительной особенностью автоцистерны ПМЗ-17, созданной специализированным ОКБ-8 противопожарной техники в г. Придуки Черниговской области, был пожарный отсек, объединенный с кабиной для экипажа в одно целое. Это позволило снизить массу автомобиля и увеличить объем емкости для воды и пенообразователя. В дальнейшем такую конструкцию использовали в отечественных пожарных автомобилях еще несколько десятилетий. Такая же конструкция кузова была применена в пожарной автоцистерне ПМГ-36. Использовались автоцистерны ПМЗ-17 в крупных городах, а ПМГ-36 в небольших населенных пунктах до конца 1960-х годов. Что же касается АЦ-40, предназначенных для доставки пожарного отряда, средств пожаротушения и тушения возгорания водой или пеной, то эти автомобили использовались до недавнего времени. Нашлось место и легковым пожарным автомобилям.

Из клубов, достойно принявших участие в фестивале, в первую очередь стоит назвать Lada History. Этот клуб показал 15 автомобилей, среди которых были ВАЗ-2108, предназначенный для Великобритании — с правым расположением органов управления, копия автомобиля ВАЗ-21032, коих было изготовлено всего три экземпляра, ВАЗ-21031, представлявший собой ВАЗ-2103 с панелью приборов от ВАЗ-2101. По традиции в фестивале приняли участие клубы любителей «Москвичей», «Побед», «Волг». Были даже показаны самодельные автомобили, собранные в гаражах из подручных материалов.

А в общей сложности на «Ретрорейсе» было показано больше 120 различных транспортных средств и специализированной техники, использовавшихся в Москве в периоды, которые называли «развитого социализма», «застойным» и «перестроечным». 

MIMS automobility MOSCOW

Международная выставка запасных частей,
автокомпонентов, оборудования и товаров
для технического обслуживания автомобиля

21 – 24 августа 2023

ЦВК «Экспоцентр»

Москва



Организатор

ИТЕИМ
EXPO

Получите бесплатный
билет на сайте



www.mims.ru

Рекламодатель ООО «АйТиИМФ Экспо» ИНН: 7708326524

Реклама. 0+



Реклама. *Серийный грузовик

SITRAK SERIES TRUCK*

SITRAK C7H MAX 6x4

 **РУСБИЗНЕСАВТО**
АВТОТЕХНИКА • СЕРВИС • ЗАПЧАСТИ

30 ЛЕТ
НА РЫНКЕ
АВТОТЕХНИКИ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ
ДИСТРИБЬЮТОР

8 (800) 700-67-50
sinotruk-rba.ru

