

авто парк

5 КОЛЕСО

ЭКОНОМИКА

ЭЛЕКТРОННЫЙ РЕЕСТР
ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКОВ

КАДРЫ

ОБУЧЕНИЕ ВОДИТЕЛЕЙ

ПРОИЗВОДСТВО

ЛИХОСЛАВЛЬСКИЙ
РАДИАТОРНЫЙ ЗАВОД



**ИСТОРИЧЕСКАЯ
РОЛЬ**
ТЯЖЕЛЫЕ ГРУЗОВИКИ ЗИЛ



БЕЗ ТИТУЛОВ

MERCEDES-BENZ
ACTROS L

ТЕСТ
JMC FUSHUN
ЗНАКОМСТВО
MAZ-350046



МИР СТРОИТЕЛЬНЫХ МАШИН
ТЕХНИКА LIUGONG



ЛЮДИ ОЦЕНЯТ

ВЫГОДА до 1 000 000 ₽*



CITYMAX 9 СНГ – НИЗКОПОЛЬНЫЙ АВТОБУС СРЕДНЕГО КЛАССА

- Тип топлива CITYMAX 9: дизель, газ
- Большая площадь низкого пола – 10 м²
- Общая пассажировместимость – 84 человека
- Две широкие двустворчатые двери
- Возможность перевозки маломобильных пассажиров
- Система автоматического наклона кузова, вход в один шаг
- Две просторные площадки для стоящих пассажиров
- Цифровая система информирования



autoplatform.ru

8-800-700-0-747

звонок по России бесплатный

«СИТИМАКС 9». Реклама. * Указанная выгода на автобус ПА3-422320 «Citymax 9» складывается из скидки по Фирменной лизинговой программе в размере 500 тысяч рублей и скидки 500 тысяч рублей на аванс при приобретении автобуса по Государственной программе льготного лизинга, предоставляемой лизинговой компанией-участником программы. Скидка по фирменной лизинговой программе предоставляется клиенту при наличии в его собственности транспортного средства со следующими характеристиками: тип ТС — автобус, городской, категория М3, длина от 7,51 до 10 м, расположение мотора — заднее. Максимальное количество автобусов, реализуемых одному клиенту в рамках Программы, — 3шт. Параметры Фирменной лизинговой программы: первоначальный взнос от 10 %, срок лизинга — 12–60 месяцев, ставка финансирования определяется лизинговой компанией-участником программы, обязательно страхование каско. Решение о финансировании принимается лизинговой компанией. Перечень лизинговых компаний-участников Государственной программы льготного лизинга определяет Минпромторг РФ. Предложение действительно до 30.09.2024 г. или до исчерпания бюджета на ее проведение. Не является публичной офертой. Количество автобусов ограничено. Подробности уточняйте у дилеров «ПА3».



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 08.05.2024

16+

КИЛОМЕТРЫ ПРИРАСТАЮТ РУБЛЯМИ

ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКИ ПРОСЯТ СНИЗИТЬ ПЛАТУ ЗА ПРОЕЗД ПО РЕГИОНАЛЬНЫМ ТРАССАМ НА ВРЕМЯ ВЕСЕННЕЙ ПРОСУШКИ. ОНИ ЖАЛУЮТСЯ НА ЗНАЧИТЕЛЬНЫЙ РОСТ РАСХОДОВ И ВРЕМЕНИ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ.

Автоперевозчики и логисты попросили Минтранс снизить стоимость спецразрешений на проезд по региональным и муниципальным дорогам, выдаваемых в период так называемой весенней просушки трасс. Проработать возможность установки пониженного тарифа предлагается для регионов, в которых в нормативном состоянии находится более половины дорог.

Ограничения на проезд большегрузов по региональным дорогам действуют каждую весну, чтобы снизить ущерб для покрытия во время сезонной распутицы. Для разных регионов устанавливаются разные сроки, в зависимости от климатических условий, но в большинстве субъектов РФ ограничения действуют с марта по середину мая.

Да, сейчас некоторые профильные порталы, например ATI.SU, собирают такую информацию в единый список, где можно найти ссылки практически на все местные приказы. Но какой же в регионах разницей! Так, в Республике Алтай допустимая осевая нагрузка составляет 5 тонн для одиночной, 4 тонны для двухосной и 3 тонны для трехосной тележки грузовика, а в Архангельской области — 3,5 тонны вне зависимости от количества осей.

Уже с марта большинство фур вынуждены объезжать региональные трассы, увеличивая время доставки груза, либо покупать спецразрешения на проезд. Высокая стоимость пропусков, доходящая до 280 000 рублей в месяц, по оценкам Комитета по транспортной логистике «Деловой России», увеличивает себестоимость перевозки при проезде по региональным трассам на 23%. Расходы на оформление пропуска перевозчики вынуждены закладывать в тариф для клиента.

«Деловая Россия» обратилась в Минтранс с предложением рассмотреть вопрос о разработке единой методики расчета платы за использование автодорог регионального и муниципального значения. Кроме того, необходимо расширить возможности портала «Росдормониторинг»: предоставить перевозчикам в электронном виде информацию об условиях получения спецразрешений, сократить срок рассмотрения заявки и предусмотреть возможность оперативно внести в нее изменения. Сложности с получением спецразрешений приводят к тому, что перевозчики вынуждены использовать более интенсивно федеральные трассы, проезд по которым автоматически приводит к необходимости внесения платы в систему «Платон».



**МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ,
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР**

Тем временем рынок грузоперевозок готовится к еще одному новшеству. Автоперевозчики с 1 марта следующего года должны будут попасть в единый электронный реестр. Цель законопроекта, внесенного в Госдуму, — создать систему, способную эффективно обрабатывать весь транспортный поток. Принять документ предлагается в целях усиления контроля за перевозками из-за роста числа ДТП с грузовым автотранспортом. Инициаторы связывают данную тенденцию с отменой лицензирования: в результате транспортной компании достаточно просто уведомить власти о начале перевозочной деятельности. Однако и это не работает: по данным транспортного Комитета Госдумы, уведомляют только 20% от общего числа собственников. Таким образом, деятельность оставшихся фактически не контролируется.

Ключевой вопрос: насколько серьезным может стать увеличение расходов перевозчиков в связи с внедрением такой системы? Представители транспортного сообщества не исключают, что затраты по цепочке могут перейти на заказчика перевозки, производителя продукции и далее — на конечного покупателя. Чтобы работа системы не привела к дополнительным издержкам бизнеса, которые в дальнейшем могут повлиять на ускорение инфляции, предлагается обсудить инициативу с профессиональным бизнес-сообществом.



MERCEDES-BENZ ACTROS L

30

НОВИНКА

НОВОСТИ



6

НОВОСТИ

14

ВЫСТАВКА TRANSRUSSIA 2024

СОБЫТИЕ

18

ВЫСТАВКА «МОТОРСПОРТ ЭКСПО»

СОБЫТИЕ

БИЗНЕС



20

ЭЛЕКТРОННЫЙ РЕЕСТР ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКОВ

ЭКОНОМИКА



JMC FUSHUN

34

ТЕСТ

КАДРЫ



26

ОБУЧЕНИЕ ВОДИТЕЛЕЙ

ПЕРСОНАЛ

ГРУЗОВИКИ



30

MERCEDES-BENZ ACTROS L

НОВИНКА

34

JMC FUSHUN

ТЕСТ

38

РЫНОК ЛЕГКИХ ФУРГОНОВ

ОБЗОР



MAZ-350046

44

ЗНАКОМСТВО

АВТОБУСЫ



42

ТУРИСТИЧЕСКИЕ АВТОБУСЫ HIGER

ОБЗОР

44

MAZ-350046

ЗНАКОМСТВО

DONGFENG GX

НАДЕЖНОСТЬ
НА ДЛИННОЙ ДИСТАНЦИИ



Dongfeng GX – современный магистральный тягач со сверхвысокой комфортной кабиной и безопасной рабочей средой. Автомобиль оборудован двигателем Cummins мощностью 508 л. с. , 12-ступенчатой коробкой передач Eaton, тормозной системой Knorr-Bremse. Dongfeng GX оснащён камерами кругового обзора, системой слежения за разметкой, автономным отопителем, холодильником и 9-дюймовым сенсорным дисплеем.

Компания Восточный Ветер – эксклюзивный импортер седельных тягачей в России и поставщик комплексного транспортного решения для клиентов, включающего лизинг, широкую дилерскую сеть от Калининграда до Владивостока, Сервисные контракты Dongfeng, Службу круглосуточной помощи на дорогах России и транспортную телематику Dongfeng Point.

8 (800) 600 14 41
dongfengeastwind.ru

 **DONGFENG**
ВОСТОЧНЫЙ ВЕТЕР

СПЕЦТЕХНИКА

ЗАБРАТЬ В ОДНО КАСАНИЕ

В РОССИИ ПОСТРОЕНА СОЦИАЛЬНАЯ ВЕРСИЯ ЭВАКУАТОРА ДЛЯ ЛЕГКОМАСШТАБНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ. НОВИНКА, АДАПТИРОВАННАЯ НА МАССИ «КОМПАС-2», ОСНАЩЕНА ПОПУЛЯРНОЙ ИМЕЛА ПОСЛЕДСТВИЕМ «ЗАБРАТ» И ПОДХОЖАЩИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА НАХОДЯТСЯ НА УДАЛЕНИИ ДО 60 КМ ОТ РАЙОНА РАБОТЫ.

Д





ЭВАКУАТОР КАМАЗ-43082 «КОМПАС»

48

НОВИНКА

ПРИЦЕПЫ

ПЕРВЫЙ — ПОШЕЛ!

В МОСКВЕ ПРЕДСТАВИЛИ ПРОТОТИП ДОКАЗАННОГО ПОПУЛЯРНОГО АВТОБОЗА НА СПЕЦИАЛЬНОМ ВОЗВЕЛ. РАССЧИТАН НА ПЕРИОДЫ ВОЗРАСТА 100 КИЛОМЕТРОВ СОЗДАНА ПРИ УЧАСТИИ КОМПАНИИ МАЛОЕ АВТО ТРАНС

В





АВТОБОЗ I.M. ENGINEERING

62

НОВИНКА

ЭКСКУРС

ИСТОРИЧЕСКАЯ РОЛЬ

НА ЗАПЕ С 10-ТИ ТОННЫМИ ВЫСОКИМ ДРОСНЫМИ ДОРОЖНЫМИ ГРУЗОВИКАМИ В ПЕРВОНАЧАЛЬНЫЙ ПЕРИОД ВОЗРОЖДЕНИЯ РОССИИ. ДЛЯ ОБЩЕСТВА СОВЕТСКОГО АРМИИ И ВОССТАНИЕ ДА И РАБОТА СПЕЦИАЛЬНЫХ ПУЛКА. В НАШЕ ВРЕМЯ ЭТА РОЛЬ, И КАК ПОЛУЧИЛОСЬ, СЫГРАТЬ ЕЕ ВОЗМОЖНО ДОЛЖЕ И СЕЙЧАС МАШИНЫ РАБОТАЮТ ГРУЗОВИКАМИ И ПРОИЗВОДИТЕЛЬСКОЙ ПРОГРАММЫ ЗАВОДА.






САМЫЕ ТЯЖЕЛЫЕ ГРУЗОВИКИ ЗИЛ

76

ИСТОРИЯ

СПЕЦТЕХНИКА



48

ЭВАКУАТОР КАМАЗ-43082 «КОМПАС»

НОВИНКА

50

JUNFENG Q35 С КМУ

НОВИНКА

52

КАРЬЕРНЫЕ САМОСВАЛЫ КАМАЗ

ОБЗОР

54

ТЕХНИКА LIUGONG

ОБЗОР

56

ВЫСТАВКА WASMA 2024

СОБЫТИЕ

58

КОНФЕРЕНЦИЯ «РЕАЛЬНАЯ СПЕЦТЕХНИКА»

СОБЫТИЕ

ПРИЦЕПЫ



62

АВТОБОЗ I.M. ENGINEERING

НОВИНКА

64

«ТРЕЙЛЕР-82942»

НОВИНКА

ЭКСПЛУАТАЦИЯ



66

G-PART

РЕСУРС

СТО



68

«БОРНТРАКСЕРВИС»

ТО&ТР

АВТОМЕХАНИКА



70

НОВОСТИ

72

КОНФЕРЕНЦИЯ NEXUS

СОБЫТИЕ

74

ЛИХОСЛАВЛЬСКИЙ РАДИАТОРНЫЙ ЗАВОД

ПРОИЗВОДСТВО

ЭКСКУРС



76

САМЫЕ ТЯЖЕЛЫЕ ГРУЗОВИКИ ЗИЛ

ИСТОРИЯ



МОТОРНОЕ МАСЛО

ЛУКОЙЛ AVANTGARDE PROFESSIONAL M5

ДВИГАТЕЛЬ ЗАЩИЩЕН

- Увеличенный интервал замены
- Совместимо с системами SCR и EGR
- Спецификации: API CI-4 / ACEA E4 / ACEA E7 / MAN M 3277 / MB 228.5 / Volvo VDS-3
Renault VI RLD-2 / Cummins CES 20078 / MTU Oil Category 3 / Caterpillar ECF-2 / Deutz DQC III-18
Mack EO-N / JASO DH-1

Рекомендовано для современных двигателей, не оснащенных сажевыми фильтрами (DPF) и требующих масел категории API CI-4



ПРОПУСТИТЕ СКОРУЮ

Нижегородский производитель спецавтомобилей «Промтех» представил новую модель семейства Kub — «Капитан-Т» Kub АСМП. Это автомобиль скорой медицинской помощи с возможностью транспортировки инвалида в кресле-коляске.

Перспективная модель изготовлена по технологии Kub с кузовом в виде каркаса из стальных профильных труб, обшитого снаружи композитным материалом, а изнутри — пластиковыми панелями с проложенными между ними утеплителем и шумоизоляцией. В качестве носителя используется специальное шасси Dongfeng Captain-T с колесной базой 2800 мм и задней рессорно-пневматической подвеской с возможностью регулировки.

Особенность новинки — в сочетании малых наружных габаритов (длина — всего 5600 мм) с большим медицинским салоном, его внутренние размеры: 3425x1888x1888 мм. Благодаря продуманным конструктивным решениям, в салоне реанимобиля, кроме необходимого медоборудования, двух мест для медперсонала и каталки с лежащим больным, удалось разместить еще одни напольные носилки или кресло-коляску для маломобильного пациента. При этом сохранена возможность оказания медицинской помощи всем находящимся в машине. В настоящее время это единственная машина скорой медицинской помощи в России с таким широким функционалом на базе автомобиля полной массой до 3500 кг.



НАВСТРЕЧУ ПОКУПАТЕЛЯМ

АО «МБ Рус», входящая в группу «Автодом», предлагает специальные версии Foton Toano и Tunland. Благодаря многолетнему опыту сотрудничества с локальными кузовостроителями, АО «МБ Рус» предлагает клиентам в различных сегментах бизнеса как комплексные решения, так и индивидуальные исполнения автомобилей, ориентированные под конкретные бизнес-задачи.

Грузопассажирская версия Toano представляет собой универсальный инструмент для решения различных комплексных задач. Автомобиль оснащен четырехцилиндровым двигателем Cummins ISF 2.8, шестиступенчатой механической КП, ведущим мостом Dana с двускатной ошиновкой и реечным рулевым механизмом с гидроусилителем. Машина рассчитана на перевозку шести пассажиров. В базовой комплектации предусмотрены системы ABS+ESC, электрорегулировка и обогрев зеркал заднего вида, датчики давления в шинах, кондиционер и задние парктроники.

Автомобиль технической службы на базе пикапа Tunland G7 оборудован дизельным двигателем с отдачей 163 л. с., восьмиступенчатым автоматом ZF, полным приводом с «раздаткой» Borg Warner. Машина может быть использована в качестве мобильной лаборатории или передвижной автомастерской в самых сложных условиях. Грузовой отсек накрыт прочным водонепроницаемым кунгом. В кузове предусмотрен подиум на салазках. Стоимость пикапа в таком исполнении — 4,5 млн рублей.

«КАМАЗ» УВЕЛИЧИЛ ПРОДАЖИ

По данным «Торгово-финансовой компании «КАМАЗ», в первом квартале 2024 года реализовано 8488 грузовых автомобилей КАМАЗ, что почти на 1,5% выше показателя АППГ (8368 единиц).

Коллектив компании продолжает работать над увеличением объема производства и расширением модельного ряда автомобилей поколения К5. В первом квартале текущего года выпуск таких грузовиков по сравнению с АППГ увеличился более, чем в 3,5 раза, составив 1618 единиц. Для сравнения: в первом квартале 2023 года было произведено 427 единиц этой автотехники.

Согласно бизнес-плану компании, в 2024 году значительно увеличится производство автомобилей поколения К5. Учитывая перспективность направления и востребованность такой техники, в течение года поэтапно будут осваиваться новые модели линейки. Для этого специалисты компании совместно с партнерами заново освоили и локализовали производство около 2,3 тыс. позиций. Сегодня автомобили К5 выпускаются на санкционно устойчивой компонентной базе: выпуск этих грузовиков и дальнейшая эксплуатация уже не зависят от поставок из недружественных стран.



■ В марте нынешнего года в нашей стране было продано 11 443 новых грузовых автомобиля. Об этом сообщили эксперты агентства «Автостат» в ходе онлайн-эфира «Автостат Оперативка». Если по сравнению с февралем 2024 года объем рынка грузовиков вырос на 12%, то по отношению к уровню годичной давности (марта 2023-го) он увеличился только на 1,3%. Первенство в этом сегменте рынка третий месяц подряд принадлежит китайскому бренду Sitrak, на долю которого в марте пришлось 19% от общего объема, что соответствует 2183 реализованным экземплярам. На втором месте располагается КАМАЗ (1897 шт.). Также в топ-5 самых популярных марок на рынке новых грузовых машин попали китайские Shacman (1513 шт.), FAW (1317 шт.) и отечественный ГАЗ (696 шт.). Отметим, что лидером среди моделей остается Sitrak C7H, на долю которой в начале весны пришлось 19% от общего количества проданных грузовиков. Если же рассматривать итоги 1 квартала, то за этот период объем продаж новых грузовых автомобилей в РФ составил 29 182 единицы.

■ По итогам марта в России было реализовано 9067 новых легких коммерческих автомобилей (LCV), сообщает агентство «Автостат». Эксперты агентства отмечают, что мартовский результат этого сегмента авторинка оказался на 9,1% выше февральского. Если же сравнивать его с результатом годичной давности, то по отношению к марту 2023-го рынок LCV вырос на 27,6%. Лидером по объему реализации легкой коммерческой техники в РФ остается ГАЗ, которому принадлежит свыше половины (58%) рынка. Так, в начале весны было продано 5232 таких LCV. Следующие три позиции в рейтинге тоже занимают российские марки — УАЗ (1518 шт.), Sollers (795 шт.) и Lada (577 шт.). Замыкает первую пятерку китайский Dongfeng (188 шт.). Отметим, что первенство в модельном рейтинге рынка новых LCV сохраняет «Газель Next», на долю которой в марте пришлось 35%. Что касается итогов 1 квартала нынешнего года, то за этот период в нашей стране был продан 23 031 экземпляр легкой коммерческой техники. Это на 40,6% больше, чем за три месяца 2023-го.

УРАЛ НЕКСТ 6x6 ПОМОЖЕТ ДОСТИГНУТЬ БОЛЬШЕГО



OFF-ROAD

ПРОХОДИМОСТЬ

Двигатель мощностью до 310 л.с.

Блокировка дифференциалов
Централизованная система накачки шин



КОМФОРТ

Капотная кабина NEXT
Тепло- и шумоизоляция
Сиденье водителя на пневмоподвеске
Оптимальный микроклимат



ГАРАНТИЯ И СЕРВИС

Гарантия 24 месяца или 100 000 км
Межсервисный интервал 15 000 км

WWW.URALAZ.RU 8-800-100-11-74 ЗВОНОК ПО РОССИИ БЕСПЛАТНЫЙ

После подписания данного издания в печать в комплектацию, технические характеристики, доступные цвета, стандартное оснащение и опции, во внешний вид и функции автомобилей «УРАЛ» могут быть внесены изменения. В иллюстрациях могут быть изображены принадлежности и элементы дополнительной комплектации, не входящие в базовый объем поставки. Возможны отклонения в цветопередаче, обусловленные техникой печати. За консультациями по представленному продукту рекомендуем всегда обращаться к производителю или официальному дилеру.

УРАЛ

**авто
парк**
5 КОЛЕСО

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

SPBTRANSPORTFEST

Международный транспортный фестиваль
16–18 мая, Манежная площадь, Санкт-Петербург

СТТ EXPO 2024

Международная выставка строительной техники и технологий
28–31 мая, МВЦ «Крокус Экспо», Москва

COMVEX 2024

Международная выставка коммерческого транспорта и технологий
28–31 мая, МВЦ «Крокус Экспо», Москва

LOGISTICA EXPO

Международная выставка логистики, транспорта, складской техники и оборудования
28–31 мая, МВЦ «Крокус Экспо», Москва

«УГОЛЬ РОССИИ И МАЙНИНГ»

Международная выставка технологий горных разработок
4–7 июня, Новокузнецк

«TRANSIT 2024: АВТОМОБИЛЬНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ»

Отраслевая конференция грузоперевозчиков и автопроизводителей
20 июня, Москва

CITYBUS

Российский автобусный салон
26–28 июня, ЦВК «Экспоцентр», Москва

«ИННОПРОМ-2024»

Международная промышленная выставка
8–11 июля, МВЦ «Екатеринбург Экспо», Екатеринбург

MIMS AUTOMOBILITY MOSCOW

Международная выставка запасных частей, автокомпонентов, оборудования и товаров для технического обслуживания автомобиля.
19–22 августа, ЦВК «Экспоцентр», Москва



БРОНЗОВОЕ ЗОЛОТО

Команда Ural Motor Sport автозавода «Урал» стала бронзовым призером первого этапа Чемпионата по ралли-рейдам «Золото Кагана — 2024». К значимой победе экипаж в составе пилота Юрия Наймана, штурмана Антона Кушникова и механика Николая Королева привел гоночный автомобиль, построенный в прошлом году и обновленный к текущему автомобильному сезону. Он торжественно стартовал 20 апреля с Петровской набережной Волги в Астрахани и в первый день преодолел 11-километровый скоростной участок в Наримановском районе. Всего же за четыре дня заводская команда проехала по 1150 км, большая часть которых состояла из степи, песков и барханов.

Технические виды спорта на автомобильном заводе «Урал» успешно переживают новый виток возрождения: в прошлом году экипаж отлично показал себя в масштабных off-road состязаниях, и впервые за 20 лет в Миассе успешно состоялся триал «УРАЛЬСКИЙ РУБЕЖ».

Победу в гонке «Золото Кагана — 2024» одержал экипаж команды «КАМАЗ-мастер» под управлением Андрея Сотникова. Второе место занял экипаж Богдана Каримова («КАМАЗ-мастер»).

ПЛАНЫ НА АЗИЮ

UMG («Строительно-дорожные машины») приняла участие в международной промышленной выставке «Иннопром. Центральная Азия», которая в этом году проходит в Ташкенте. Компания планирует занять значительную долю рынка этого региона, предлагая строительную, специальную и сельскохозяйственную технику.

Продуктовые линейки российских компаний хорошо известны в азиатском регионе. Экономическое взаимодействие стран долго сохранялось после распада СССР, а позже выстроились новые партнерские отношения на взаимовыгодных условиях. Экскаваторы UMG и сейчас работают на объектах Узбекистана. До 2010 года компания ежегодно поставляла в страну около 20 машин для работы на карьерах и проведения мелиорации. «Иннопром» в Ташкенте актуализировал прежнее сотрудничество: UMG представила широкий спектр оборудования и услуг, интересные как крупным предприятиям, так и малому и среднему бизнесу, а также продемонстрировала технологические разработки в области автоматизации производства, повышения эффективности работы и снижения издержек.

По словам генерального директора UMG СДМ Игоря Кульгана, компания готова производить технику по специальным заказам с учетом природно-климатических условий и физико-географических особенностей этого региона.





СИВТРАНСХОЛОД
ДИСТРИБЬЮШН

**Единственный
официальный
дистрибьютор**



www.sivtrans.ru
+7 (499) 501-99-25

Управляя холодом

Холодильные установки
Carrier для всех типов
коммерческого транспорта

43 сервисных
центра по всей
России

Официальная
гарантия



28–31 мая 2024
Ждем вас! Стенд 412 (зал 14)



НАЗНАЧЕНИЯ



ЕВГЕНИЙ РОТМАН
Генеральный директор Группы «ОАТ»
(входит в структуру ПАО «КАМАЗ»)

Евгений Ротман прошел трудовой путь от ученика слесаря механо-сборочных работ Волжского объединения по производству легковых автомобилей до уровня руководителей высшего звена управления, работая в таких компаниях, как «АВТОВАЗ», «Гражданские самолеты Сухого», Группа «ОАТ», «УАЗ», «КАМАЗ». В ходе профессиональной деятельности он активно участвовал в работе по совершенствованию производства, повышению производительности труда, внедрению новейшей техники, освоению выпуска новых видов продукции.



ВИКТОР НАШАНСКИЙ
Заместитель генерального директора
компании JAC Motors в России

Виктор Нашанский в 2007 году окончил Институт экономики, права и естественных специальностей по специализации «Финансовый менеджмент». Трудовую деятельность начал с должности менеджера отдела корпоративного и розничного финансирования банка «Интеза». Затем в разное время работал специалистом в компаниях: «Тойота Моторс», «Ниссан Мануфэкчуринг Рус», «Хендэ Мотор СНГ», «Чери Автомобили Рус». В компании JAC Motors Виктор Нашанский будет отвечать за развитие направления легкового бизнеса.



ФЛОРИАН ЛАУДАН
Руководитель отдела корпоративных коммуникаций ZF

С января 2022 года Флориан Лаудан успешно руководит коммуникациями подразделения ZF Commercial Vehicles Solutions. До этого он в течение 17 лет занимал различные руководящие должности в сфере коммуникаций в компаниях: Daimler AG, Mercedes-Benz Bank AG и Daimler Truck AG. Г-н Лаудан имеет обширный международный опыт, занимая руководящие должности в Daimler AG в Индии и Японии. Флориан Лаудан будет подчиняться генеральному директору д-ру Хольгеру Кляйну и отвечать за связи с прессой и общественностью.

НОВЫЙ ДИЛЕР SITRAK

«ЕвроТракСервис», сеть мультибрендовых СТО грузовой техники, получила дилерский сертификат от российского дистрибьютора Sinotruk. Компания более 10 лет работает на рынке сервисных услуг, связанных с техобслуживанием и ремонтом грузовой техники, включая полуприцепы.

В портфолио «ЕвроТракСервис» — бренды: Volvo Trucks, Renault Trucks, Scania, MAN, Mercedes-Benz. Владельцы иномарок европейского производства и по сей день составляют основу клиентской базы «ЕвроТракСервиса». Продажа и обслуживание китайских грузовиков — новое направление деятельности компании.

Мощность сервисного центра, расположенного на севере Москвы, рассчитана на одновременное обслуживание 12 грузовиков. Техническая база СТО хорошо оснащена. Здесь выполняется широкий спектр работ, включая ремонт двигателей, трансмиссий, мостов, наладку и программирование электронных блоков управления. На предприятии есть собственный склад запасных частей, заключены договоры с разными поставщиками, включая центральный склад дистрибьютора Sinotruk, компании «БайкалАвтоТрак». На сегодняшний день в сети — семь сервисных станций. География присутствия: Москва, Ростов-на-Дону, Симферополь, Красноярск, Краснодар, Братск, Якутск.



ТОПЛИВО НА УЧЕТЕ

ГК «Современные транспортные технологии» (ГК «СТТ») и ООО «Передовые Платежные Решения» (ППР) запустили топливную программу. В рамках программы клиенты и партнеры ГК «СТТ» могут оплачивать топливо картой «Вездеход», которая заменит бумажные талоны и обеспечит удобный способ расчетов. Карты принимают на более чем 18 тыс. АЗС по всей России, при этом на более чем 11 тыс. АЗС расплатиться можно прямо из машины с помощью мобильного приложения. Управлять картой можно онлайн, изменяя лимиты и блокируя в случае утери.

В итоге компании смогут экономить до 20% за счет возмещения НДС, до 5% за счет разницы цены на топливо у поставщиков и до 3% благодаря контролю подозрительных операций и гибкой настройке лимитов. Кроме того, клиенты ГК «СТТ» получат доступ к более чем 20 сервисам для управления автопарком, среди которых: мойка, шиномонтаж, страхование, покупка запчастей, оплата штрафов ГИБДД, парковки и многое другое.

Весь процесс работы можно контролировать в личном кабинете или мобильном приложении «Мой ППР», где доступны анализ расходов и информация о каждой транзакции. Услугами по карте могут воспользоваться владельцы автомобилей «Газель», «Газон», «Соболь», «Валдай» и автобусов ПАЗ, КАВЗ, ЛиАЗ.





ПРАМОТРОНИК

Единство тепла и холода

Отдел оптовых продаж:
тел.: 8 800 600 98 20
e-mail: sales@pramotronic.ru
www.pramotronic.ru

КЛИМАТИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА

С комфортом всегда!



БЛОКИ
РАДИАТОРОВ



ЗАВИСИМЫЕ
ОТОПИТЕЛИ



РАДИАТОРЫ
ОХЛАЖДЕНИЯ
ДВИГАТЕЛЯ



РАДИАТОРЫ
ОТОПИТЕЛЯ



ОХЛАДИТЕЛИ
НАДДУВОЧНОГО
ВОЗДУХА





В МОСКВЕ ПОКАЖУТ ГРУЗОВИКИ И АВТОБУСЫ

Центральная выставочная площадка Москвы — ЦВК «Экспоцентр» на Красной Пресне в декабре примет крупнейшие автомобильные выставки в России.

С 10 по 13 декабря пройдет выставка автобусов и городской мобильности Urbantrans 2024, которая ранее проводилась под международным брендом Busworld, — в ней примут участие ключевые производители автобусной техники из России, Беларуси, Китая и Турции. Участники выставки представят на своих стендах широкий модельный ряд автобусов, а также запчасти и комплектующие. Посетители выставки — профессионалы из отрасли пассажирских перевозок — смогут за короткое время ознакомиться с новинками под марками: «Волгас», ГАЗ, КАМАЗ, ЛиАЗ, МАЗ, «Неман», НЕФАЗ, ПАЗ, Golden Dragon, Higer, King Long, Yutong, Zhong Tong

и другими, провести на стендах участников прямые переговоры с руководителями и техническими специалистами производителей и поставщиков.

Высокий статус и стратегическое значение выставки для отрасли пассажирских перевозок и городской мобильности в целом обеспечены господдержкой и участием в деловой программе Urbantrans Mobility Forum со стороны Минпромторга и Минтранса России, Торгово-промышленной Палаты РФ, Ассоциации «Объединение автопроизводителей России», Транспортной ассоциации московской агломерации, Ассоциации «ЕТС «Автобусные Линии Страны», других профессиональных объединений и общественных организаций.

В эти же даты в соседних павильонах «Экспоцентра» развернется Международная выставка коммерческих автомобилей Comtrans International 2024. Экспозиция выставки, которая займет 7 залов, соберет ведущих российских и международных производителей из сектора коммерческой автотехники. В выставке примут участие более 200 компаний-производителей и поставщиков автомобилей, трейлеров, агрегатов и комплектую-

щих из России, Беларуси, Китая, Турции и других стран. На стендах участников будут представлены новинки под марками: «Амбравто», БАЗ, Atlant, Argo, Carsan, Dongfeng, Foton, Konturksan Trailer, Sany, Sitrak, Shacman, XCMG, Weichai и другими.

Одним из ключевых событий деловой программы в дни работы выставок станет традиционная церемония награждения победителей самого престижного в России конкурса, учрежденного главным информационным партнером организаторов ИД «За рулем» — Гран-при «За рулем» для коммерческих автомобилей. Проведение церемонии Гран-при «За рулем» состоится 10 декабря — в день открытия выставок. Многие победители номинаций конкурса будут представлены на площадке в рамках выставок Comtrans International и Urbantrans.



ВЫСТАВКА АВТОБУСОВ И ТЕХНИКИ
ДЛЯ ГОРОДСКОЙ МОБИЛЬНОСТИ

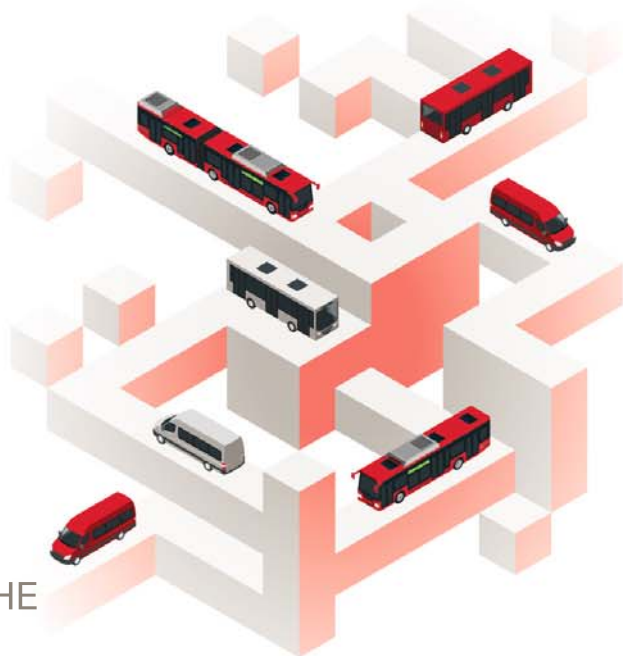
urbantrans

powered by **bw**expo

10–13/12/2024

РОССИЯ, МОСКВА,
ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР» НА КРАСНОЙ ПРЕСНЕ

urbantransexpo.ru



Реклама. 16+

Организатор:



генеральный инфопартнер:

Зарулем

Место проведения:



comtrans international

Международная выставка
коммерческих автомобилей

10–13/12/2024

Россия, Москва,
ЦВК «Экспоцентр» на Красной Пресне

www.comtransexpo.ru

Генеральный инфопартнер:

Зарулем

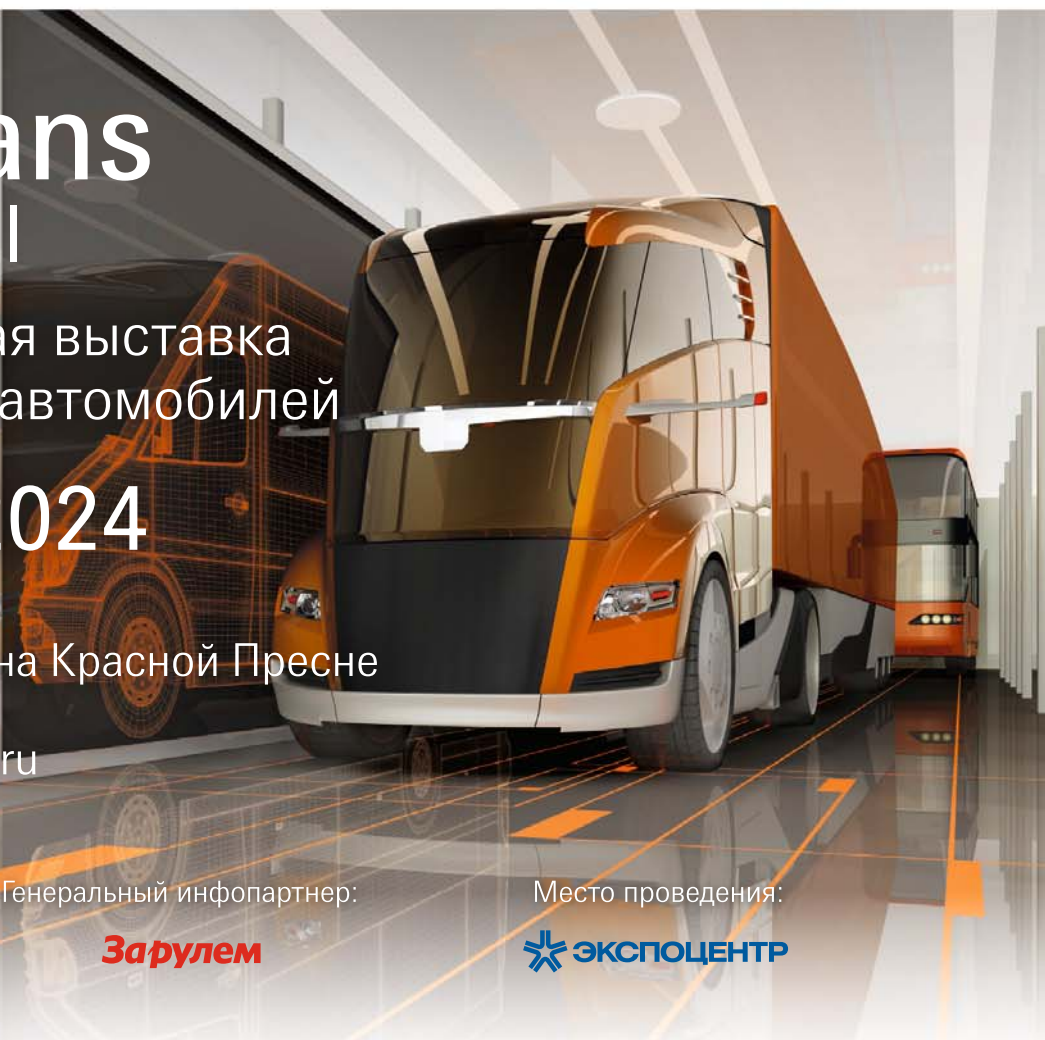
Место проведения:



Организатор:



Реклама. 16+





ТРАНСПОРТ, СКЛАД И ЛЮДИ

МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ TRANSRUSSIA 2024 И СПЕЦИАЛЬНАЯ ЭКСПОЗИЦИЯ СКЛАДСКОГО ОБОРУДОВАНИЯ SKLADTECH ВНОВЬ ПОБИЛИ ВСЕ РЕКОРДЫ ПО МАСШТАБУ И КОЛИЧЕСТВУ ПОСЕТИТЕЛЕЙ В СРАВНЕНИИ С ПРЕДЫДУЩИМИ ГОДАМИ. ВСЕ САМЫЕ ЗНАЧИМЫЕ ИГРОКИ ОТРАСЛИ ОТМЕТИЛИСЬ НА ПОЛЯХ МЕРОПРИЯТИЯ. ЧТО ОНИ ПОКАЗАЛИ И РАССКАЗАЛИ? > МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ > ФОТО АВТОРА



Выставка TransRussia 2024 заняла три зала павильона МВЦ «Крокус Экспо» и состояла из 13 разделов, охватывающих широкий спектр услуг и оборудования для всей цепочки поставок. Мероприятие объединило разработчиков и поставщиков транспортных решений, а также представителей рынка грузоперевозок.

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Впервые на выставке представлена зона техники. ГК «Современные транспортные технологии» представила серийный флагманский седельный тягач «Валдай 45», который рассчитан на эксплуатацию в составе автопоезда полной массой до 45 тонн. Напомним, премьера модели, которая фактически представляет собой китайский грузовик Foton, состоялась на выставке Comtrans. Спальная кабина смонтирована на четырехточечной пневмоподвеске и благодаря практически ровному полу отличается большой внутренней высотой — 190 см. Тягач оснащен 6-цилиндровым 11,8-литровым турбодизелем (470 л. с., 2193 Нм), агрегатированным с 12-ступенчатой роботизированной коробкой передач. Запаса топлива в 840 л хватает на 3000 км пути. Внешняя геометрия тягача выполнена по стандарту ISO 1726, благодаря чему он совместим с большинством имеющихся на рынке полуприцепов. Серийные автомобили уже поступают в парки перевозчиков. Так, новым владельцам были переданы три магистральных тягача. Один из них направится в Набережные Челны — в парк транспортной компании «Транс-Авто». Два других автомобиля «Валдай 45» будут работать в пермской логистической компании «Дархан-Рэйл», которая занимается доставкой грузов по РФ, в страны ближнего и дальнего зарубежья.

Механический завод «Сотранс» представил в зоне техники свой флагманский продукт — шторный полуприцеп Sotrans Wallaroo. Специально для мероприятия был разработан яркий дизайн тента с изображением мультяшных кенгуру. Представленный образец произвел настоящий фурор среди гостей выставки, не оставив никого равнодушным. Шторник в классическом исполнении имеет длину грузовой платформы 13,6 м. Модель собирается на шасси болтовой конструкции из оцинкованной стали с пределом прочности 690–700 Мпа. Здесь же на выставке «Федеральная транспортная компания «Сотранс», дочернее предприятие ГК «Сотранс», презентовала новую услугу по операционной аренде полуприцепов Sotrans Wallaroo. Аренда может быть предоставлена на срок от 1 месяца.

Транспортно-экспедиционная компания «АльянсТрансТорг», занимающаяся контейнерными перевозками, представила автопоезд, ведомый седельным тягачом Shacman X6000. Преимуществом китайской техники представитель «АльянсТрансТорг» называет уровень ком-



1. Главным экспонатом стенда компании «Союз-Логистик» стал седельный тягач КАМАЗ К5.
2. Седельный тягач «Валдай 45» подходит для выполнения широкого спектра транспортных задач.
3. Транспортно-экспедиционная компания «АльянсТрансТорг» представила автопоезд в составе тягача Shacman X6000 и полуприцепа-контейнеровоза «Тонар».
4. Так будет выглядеть первый российский электромобиль «Атом» в версии для доставки последней мили.

форта, который оказался даже выше, чем у европейских производителей. Говоря о недостатках, перевозчик выделил повышенный расход топлива — в среднем на 2–3 л/100 км больше, чем у европейских тягачей. Также в компании рассказали о трудностях с сервисом и подбором деталей. Хотя с развитием дилерских сетей ситуация постепенно улучшается.

Главным экспонатом стенда компании «Союз-Логистик», входящей в группу «Союз-Регион», стал седельный тягач КАМАЗ К5. Видимо, он олицетворяет тесное сотрудничество логистов с Камским автозаводом. На выставке состоялась презентация программы «Союзники» — совместного бизнеса с владельцами грузовых автомобилей на особых условиях. «Программа ориентирована на частные компании с автопарком 10–15 машин. Мы предлагаем партнерам выгодные условия с гарантированными ставками и высокими пробами, порядка 13 000 км за месяц, учитываем пожелания партнера по заезду в определенные города. Кроме этого, участники программы могут обслуживать свои грузовики на наших СТО в Набережных Челнах, Уфе, Новосибирске и рассчитывать на помощь с запчастями и обновлением парка по лизинговой программе», — рассказала руководитель отдела маркетинга «Союз-Логистик» Элона Сафиуллина.

Российский стартап «Кама» представил прототип электромобиля «Атом». Правда, не живую, а в виде приложения с эффектом дополненной реальности. Причем здесь логистика? Дело в том, что помимо классического исполнения для массового сегмента, включая каршеринг, на рынок выйдут версии для бизнеса: такси и доставка последней мили. Компания планирует запустить серийное производство нового отечественного электромобиля в середине 2025 года на заводе «Москвич».

ПРЯМЫЕ ДОГОВОРЕННОСТИ

Финансирование приобретения подвижного состава получило особую актуальность в условиях меняющегося рынка. Неудивительно, что на стендах лизинговых и страховых компаний все дни работы выставки было оживленно.

«Газпромбанк Автолизинг» принял участие в событии в качестве экспонента на совместном стенде с партнером «Актио Рус» — официальным поставщиком техники LiuGong. В экспозиции были представлены интересные образцы электрических погрузчиков, ричтраки и другие модели. Итогом работы на мероприятии стали договоренности о продолжении диалога и выстраивании сотрудничества



1. В рамках выставки проходил транспортно-логистический конгресс, программа которого включала пять отраслевых конференций.
2. И снова «китаец». Тягач Dongfeng GX на стенде Asia Truck.
3. «Ингосстрах» представил новые клиентские сервисы.



с широким пулом транспортных компаний, а также иных направлений бизнеса, которым интересны лизинговые услуги.

Ранее аналитический центр «Газпромбанк Автолизинг» выпустил отчет с результатами деятельности компании по итогам 2023 года. По расчетам экспертов, прирост объема нового бизнеса организации составил 113,9% — это в 2 раза больше по сравнению с 2022 годом.

Доля «Газпромбанк Автолизинг» в сегменте «автотранспорт и спецтехника», по данным компании, за 2023 год увеличилась до 13,5% (+1,8 п.п. к 2022 году), в подсегменте грузовой техники и автобусов — до 14,4% (+2,3 п.п.), в подсегменте легковых автомобилей — до 13% (+1,8 п.п.). В категории спецтехники показатель изменился незначительно — на 0,6 п.п. до 11,9%. Организация передала клиентам технику по более чем 58 тыс. договоров, что на 153,6% больше, чем в 2022 году. Основной прирост (более 55%) обеспечил грузовой сегмент.

Лизинговая компания «КАМАЗ» представила свои финансовые продукты. Основным является новое предложение «Ставка ниже» с возможностью снижения ставки лизинга при изменении ключевой ставки Банка России в сторону уменьшения. Здесь же предусмотрен увеличенный выкупной платеж и сниженные платежи в начале графика. Также «КАМАЗ-Лизинг» предлагает своим клиентам оформить автотехнику КАМАЗ в лизинг с нулевым авансом по продукту «Юбилейный» и по программе с увеличенным сроком лизинга «Лизинг на 7 лет».

Тем временем сам «КАМАЗ» продолжает развивать цифровые технологии и сервисы, привлекая дочерние ком-

пании. На полях выставки платформа цифровой трансформации KAMAZ Digital и транспортно-логистическая компания NATCAR (АО «Национальный перевозчик») заключили соглашение о стратегическом партнерстве. Обе компании являются дочерними организациями ПАО «КАМАЗ». Ключевая цель партнерства — разработка и внедрение цифровой логистической платформы NATCAR, которая позволяет автоматизировать процесс обработки и управления заявкой на перевозку и автоматизировать учет и контроль исполнения заявок, в том числе с привлеченным транспортом.

Сейчас системой пользуются независимые перевозчики, работающие в партнерстве с NATCAR. Всего на платформе зарегистрировано около 500 независимых перевозчиков. В беседе с корреспондентом «Автопарка» коммерческий директор KAMAZ Digital Сергей Азоркин рассказал, что с прошлого года компания значительно расширила клиентскую базу. «За время сотрудничества с «КАМАЗом» нас появился ряд оригинальных решений, в том числе для транспорта и логистики. Это системы класса FMS, которые позволяют управлять автопарком и процессами логистики плюс решения для управления самим автомобилем дистанционно, — уточнил эксперт. — Здесь на выставке представлен широкий спектр похожих решений по управлению транспортом. Это означает, что рынок есть, и компании пытаются его заполнить. У каждого есть шанс».

В NATCAR также оценивают итоги выставки положительно. Компания, созданная при поддержке ПАО «КАМАЗ», ставит перед собой цель стать крупнейшей транспортно-экспедиционной плат-

формой и довести количество грузовых автомобилей в системе до 65 тысяч. Кроме того, в партнерстве с NATCAR «КАМАЗ» планирует реализовать планы по созданию флота беспилотных магистральных автомобилей для перевозок по новой трассе М-11. «Работать компания намерена, прежде всего, на внутрироссийских маршрутах. У перевозчика есть предварительные договоренности с крупными грузовладельцами среди маркетплейсов, в ритейле, машиностроении, металлургии, e-commerce — всего более 100 лояльных клиентов», — поделился подробностями представитель NATCAR Егор Скворцов.

Страховой рынок ответственно-сти автоперевозчиков и экспедиторов в 2023 году вырос более чем на 42% по сравнению с 2022 годом и составил 1,95 млрд рублей. Об этом рассказали в компании «Ингосстрах». Основной причиной роста рынка аналитики компании называют повышением культуры страхования среди автомобильных перевозчиков и экспедиторов. На выставке «Ингосстрах» представил новые клиентские сервисы. В мобильном приложении компании стал доступен ряд опций по сервису «Помощь на дороге»: застрахованные могут вызвать эвакуатор, воспользоваться услугами замены или ремонта колеса, зарядки аккумулятора, долива топлива, вызвать аварийного комиссара или личного инспектора. Также «Ингосстрах» минимизировал временные затраты клиентов для получения решения по урегулированию убытков. В прошлом году начал работать бот, который позволил в автоматическом режиме принимать решения и согласовывать направления на ремонт по убыткам по автокаско.

В рамках выставки проходил транспортно-логистический конгресс, программа которого включала пять отраслевых конференций. Главными темами этого года стали новые маршруты экспорта, роль и место трансграничных перевозок в условиях текущего российского рынка, перспективы развития индустрии грузовых перевозок. Красной линией в выступлениях экспертов прошли две ключевые мысли. Во-первых, несмотря на вызовы, российский логистический рынок не просто стабилен, но и развивает конкурентную среду. Транспортная отрасль России за два года смогла адаптироваться к новой реальности, где сложились альтернативные маршруты и новые цепочки поставок. Во-вторых, в сфере логистики России крайне важно обеспечить технологический суверенитет. 🇷🇺

КРАНЫ-МАНИПУЛЯТОРЫ



АВТОГИДРОПОДЪЕМНИКИ



ЭВАКУАТОРЫ И АВТОВОЗЫ



КОММЕРЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ



- БОЛЕЕ 400 МОДЕЛЕЙ СПЕЦТЕХНИКИ - СЕРВИС ПО ВСЕЙ РОССИИ И В СТРАНАХ СНГ - ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ: 8 (831) 22-99-727

СКОРОСТЬ И СИЛА

ПО ТРАДИЦИИ В НАЧАЛЕ АПРЕЛЯ В «ЭКСПОЦЕНТРЕ» НА КРАСНОЙ ПРЕСНЕ В МОСКВЕ ПРОШЛИ ВЫСТАВКИ, ПОСВЯЩЕННЫЕ ТРАНСПОРТНОЙ ТЕМАТИКЕ. СРЕДИ ОБИЛИЯ ЭКСПОНАТОВ НАШЛОСЬ МЕСТО ДАЖЕ ТЕХНИКЕ СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ, О КОТОРОЙ ПОЙДЕТ РЕЧЬ В НАШЕМ ОБЗОРЕ > ЛЕОНИД ТОЛМАЧЕВ > ФОТО АВТОРА

На единственной в нашей стране выставке моторных видов спорта «Моторспорт Экспо» присутствовали организаторы гоночных серий, руководители технических центров и автодромов, а также производители и дилеры техники, экипировки и сопутствующих товаров. Центром притяжения стала экспозиция заводской гоночной команды «ГАЗ Рейд Спорт», шестикратного чемпиона России в ралли-рейдах среди легковых машин и двукратного среди грузовиков. Гостям выставки представили спортивный грузо-

вик «Садко Next», выступающий в ралли-рейдах, спортивный «Валдай», специально созданный для фестивалей скорости, и новинку, вызвавшую ажиотажный интерес — полноприводный фургон «Соболь NN», серийное производство которого началось в этом году. Кстати, о скорости. На прошедшем в феврале фестивале «Жигулевская миля» все три упомянутых автомобиля установили рекорды в своих классах: «Соболь NN» — 117,307 км/ч, «Садко Next» — 124,841 км/ч, «Валдай Спорт» — 141,723 км/ч.

«ЕДрайв» — проект в рамках выставки «Мотовесна», представляет все многообразие электрических транспортных средств. В этом году здесь были представлены не только электромобили, электромотоциклы, электроскутеры, но и спецтехника. Одна из новинок российской компании RuTrike — компактный фронтальный погрузчик RTA

«Браво» 4x4 грузоподъемностью 400 кг. Произведенная в Китае машина предназначена для работы в ограниченном пространстве, закрытых помещениях и там, где важны тишина и экологичность. Поставляется погрузчик с ковшем объемом 0,26 м³. Тяговый аккумулятор емкостью 100 А·ч питает двигатель мощностью 3 кВт, позволяющий машине передвигаться со скоростью до 8 км/ч и преодолевать подъем до 25 градусов.

В сезоне-2024 компания RuTrike обновила дизайн своего коммерческого электротрицикла «Антей Pro», предназначенного для перевозки 1000 кг груза. В частности, у рамы трицикла увеличена толщина металла, усилены передние гидравлические амортизаторы и задние рессоры, увеличена высота бортов кузова, внедрена новая цифровая панель приборов. Тяговый электромотор мощностью 1,2 кВт с приводом на задние колеса позволяет машине развивать скорость до 25 км/ч. Техника не требует регистрации





1



2



3



4



5



6



7



8

в ГИБДД, а управлять ей можно имея обычное водительское удостоверение любой категории, что является достоинством модели.

В отличие от грузового трицикла «Антей Pro», пикап RuTrike «Шторм» — полноценный электромобиль с габаритами 3650x1550x1850 мм и грузоподъемностью 500 кг. Его двухместная закрытая кабина оснащена мультимедиа с Bluetooth и климатической системой. Для удобства погрузки и выгрузки задний борт платформы сделан откидывающимся. В комплектацию входит водонепроницаемый съемный тент. Электрический пикап отличается большим (350 мм) клиренсом, а оснащение внедорожными шинами повышает его проходимость. Пятикиловаттный электродвигатель позволяет машине двигаться со скоростью до 50 км/ч.

Международный статус выставок «ЕДрайв» и «Мотовесна» подтверждало присутствие производителей из Китая. Компания Zhejiang Chanlin Chuanbao Motorcycle, выпускающая свою продукцию под товарной маркой Shining Motor, показала грузовой трицикл грузоподъемностью 1000 кг с самосвальным кузовом Shining XF-200ZH. Правда, привод машины не электрический, а обычный: в качестве силового агрегата используется одноцилиндровый четырехтактный двигатель воздушного охлаждения рабочим объемом 200 см³. При этом трицикл способен развивать скорость до 70 км/ч.

А вот фермерский квадроцикл YKF-FT05 компании Yongkang Fine Industry — машина более серьезная: она способна перевезти уже 2000 кг грузов в самосвальном кузове с такой же скоростью,

как и Shining XF-200ZH — 70 км/ч. Модель оборудована одноцилиндровым четырехтактным двигателем воздушного охлаждения, рабочим объемом 400 см³ с приводом на задние колеса, но при движении по бездорожью можно подключить полный привод.

1. Капотный «Садко Next Спорт» — самая последняя разработка нижегородской команды «ГАЗ Рейд Спорт».
2. Спортивная «Газель NN» для ралли-рейдов.
3. «Валдай Спорт» построен на базе бескапотника «Валдай 8».
4. Компактный фронтальный электропогрузчик RTA «Браво» 4х4.
5. Грузовой электротрицикл RuTrike «Антей Pro».
6. Пикап «Шторм» компании RuTrike — электромобиль с комфортабельной двухместной закрытой кабиной.
7. Грузовой трицикл с самосвальным кузовом Shining XF-200ZH оснащен бензиновым ДВС.
8. Фермерский квадроцикл YKF-FT05 компании Yongkang Fine Industry.



В апреле в Госдуму поступил законопроект, согласно которому автоперевозчиков грузов обяжут регистрироваться в едином электронном реестре («ГосЛог»). В этот перечень должны будут войти данные как о перевозчиках (юрлицах и ИП), так и об их транспортных средствах (с максимальной массой свыше 3,5 тонн). Автором соответствующей инициативы выступил глава Комитета Госдумы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры Евгений Москвичев.

Согласно его инициативе, только участники реестра будут иметь право на автоперевозку грузов. Что касается сведений, которые предлагается включать в список, то они достаточно обширные — в том числе это ФИО специалиста, ответственного в компании за обеспечение безопасности дорожного движения и данные о документе, подтверждающем его профессиональную компетентность. Также в перечне должны быть сведения о перевозимых грузах и максимальная страховая

ПЕРЕПИСЬ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

АВТОПЕРЕВОЗЧИКИ С 1 МАРТА СЛЕДУЮЩЕГО ГОДА ДОЛЖНЫ БУДУТ ПОПАСТЬ В ЕДИНЬИЙ ЭЛЕКТРОННЫЙ РЕЕСТР. ЦЕЛЬ НОВШЕСТВА — СОЗДАТЬ СИСТЕМУ, СПОСОБНУЮ ЭФФЕКТИВНО ОБРАБАТЫВАТЬ ВЕСЬ ТРАНСПОРТНЫЙ ПОТОК. ЧТО ЭТО ДАСТ РЫНКУ И К КАКИМ РИСКАМ МОЖЕТ ПРИВЕСТИ?

› ИРИНА ЗВЕРЕВА › ФОТО ИЗ АРХИВА РЕДАКЦИИ

сумма, в пределах которой страховщик перевозчика обязуется возместить причиненный грузу вред.

Предполагается, что закон в случае одобрения вступит в силу с 1 марта 2025 года.

ДОБАВИТЬ КОНТРОЛЬ

Принять документ предлагается в целях усиления контроля за перевозками из-за роста числа ДТП с грузовым автотранспортом. Инициатор связывает данную тенденцию с отменой лицензирования: в результате транспортной компании достаточно просто уведомить власти о начале перевозочной деятельности. Однако и это не работает: по данным профильного Комитета Госдумы, уведомляют только 20% от общего числа собственников. Таким образом, деятельность оставшихся фактически не контролируется.

«По сути, это законопроект о государственном регулировании грузовых перевозок, — объяснил после внесения документа первый зампред транспортного Комитета Госдумы Павел Федяев. — Прописываются нюансы, потому что у нас сегодня деятельность по грузоперевозкам носит уведомительный характер». По его словам, актуальности инициативе добавляет тот факт, что благодаря улучшению качества дорожного полотна большое количество грузов с железной дороги и рек перешло именно на автодороги.

Депутат, кроме того, сообщил, что удалять из реестра будут за нарушения. Кто этим будет заниматься, пока не уточняется. Участники рынка предполагают, что данный функционал будет осуществлять Министерство транспорта на основании информации от МВД, ФНС и «Автодора».

Еще одна заявленная цель законопроекта — борьба с «серыми» схемами уклонения от налогов, охватывающими 60% объема перевозок грузов. То есть владельцы

грузовиков передают свои ТС в аренду другим лицам с указанной целью. Налоги, которые можно получить при легализации этого рынка, в пояснительной записке оцениваются в 450 млрд рублей ежегодно.

ЛОГИСТИКА БЕЗ ШВОВ

Между тем о создании единого реестра перевозок сообщалось и до внесения данного законопроекта. Еще в июне прошлого года сообщалось, что Министерство транспорта планирует создать Национальную цифровую транспортно-логистическую платформу. Это следовало из документации, которую ведомство разместило на портале госзакупок. Создание платформы, кроме того, запланировано в транспортной стратегии до 2030 года.

Заявленная там цель новой системы — создание единой актуальной базы объектов транспортно-логистической инфраструктуры и обеспечение «бесшовной» грузовой логистики. Это подразумевает повсеместное использование электронных навигационных пломб, передающих информацию о местоположении транспортного средства. Кроме того, речь о сквозном обмене электронными документами на межгосударственном уровне (со странами, входящими в объединения с участием России) и создание цифровых площадок заказа грузоперевозок, логистических услуг и услуг электронной коммерции.

Новшество должно решить проблему с едиными стандартами документооборота. С учетом разрыва большинства транспортно-логистических цепочек с европейскими странами, упор предлагается сделать на сотрудничество с Азией. Речь в первую очередь о странах, которые входят в Евразийский экономический союз, Шанхайское объединение сотрудничества, а также БРИКС.



ОБЕЛИТЬ РЫНОК

Действительно ли необходима такая система, и как ее внедрение скажется на рынке? Все опрошенные представители транспортной отрасли видят очевидные плюсы. Комментаторы ожидают, что внедрение новшества поможет повысить безопасность грузоперевозок и станет важным шагом на пути к повышению прозрачности отрасли, победе над недобросовестной конкуренцией и «серыми» схемами. Еще одно ожидаемое следствие — оптимизация маршрутов. Кроме того, внедрение единой платформы, как считают участники рынка, может существенно упростить процессы обмена документами на международном уровне, что способствует улучшению межгосударственного сотрудничества.

«У бизнеса появится инструмент, который позволит оценить надежность и качество услуг перевозчика до заключения сделки», — отметил руководитель Ассоциации автомобильных грузоперевозчиков и экспедиторов Вадим Филатов.

Сейчас ситуация такова, что на рынке автомобильных грузоперевозок высока доля небольших компаний с автопарком менее полусотни машин, напомнил он. «Ряд игроков демпингуют за счет оптимизации налогов и сборов. Добросовестные перевозчики находятся с ними в неравных конкурентных условиях, в том числе по уровню тарифов», — добавил эксперт.

Кроме того, по итогам 2023 года себестоимость автомобильных грузоперевозок увеличилась на 30% из-за роста расходов на топливо, закупку и обслуживание грузовиков, а также оплату труда персонала и продолжает расти. Компании вынуждены ограничивать инвестиции в технику и развитие новых сервисов, продолжил Филатов. «И, если средний бизнес обновляет автопарк каждые 5–8 лет, малый — может эксплуатировать его в течение 18–20 лет... Средний возраст грузовика в России составляет 18,5 лет», — напомнил он.

Вопрос разработки реестра перевозчиков стал подниматься после отмены лицензирования грузовых автомобильных перевозок, напомнил директор по закупкам транспортных услуг FM Logistic в России Эдуард Миронов. «С появлением электронных транспортных накладных и путевых листов стала ощутимой потребность в единой системе, способной безошибочно обрабатывать весь транспортный поток», — добавил он. — «Создание электронной транспортно-логистической платформы может стать ключом к решению данной проблемы».

Заместитель генерального директора по коммерции службы доставки Dalli Екатерина Анциферова отметила, что «ГосЛог» может стать тем решением, которое позволит не только упростить процедуры регистрации и отчетности для перевозчиков, но и создать условия



для более строгого соблюдения нормативов и стандартов безопасности. Она обратила внимание, что платформа предполагает использование электронных навигационных пломб, что обеспечит непрерывный мониторинг перемещения грузов и будет способствовать повышению безопасности грузоперевозок за счет своевременного выявления несанкционированных действий. «Это нововведение значительно укрепит доверие клиентов к сервисам доставки», — считает она.

Одним из направлений развития платформы является создание цифровых площадок для заказа грузоперевозок и сопутствующих логистических услуг. «Это должно облегчить взаимодействие между заказчиками и перевозчиками, повысить конкурентоспособность рынка и доступность логистических услуг», — пояснила представитель Dalli.

Директор по инновационному развитию ФГУП «Главный центр специальной связи» Ольга Зайцева ожидает, что государство сможет благодаря системе контролировать деятельность рынка и перевозку грузов, а у заказчиков появится возможность проверять сведения об организациях и лицах, к которым они обратились за услугами. «Данное решение также позволит снизить количество ДТП из-за неисправности крупнотоннажных грузовиков на скоростных трассах и в городах, так как предполагается, что в систему будут вносить информацию о транспортных средствах и проведении технического обслуживания», — добавила эксперт.

Руководитель направления по работе со средним корпоративным бизнесом ГК «Альфа-Лизинг» Анна Грахова предположила, что регистрация в единой системе «ГосЛог» поможет ускорить или вовсе не потребует оформления «зеленых карт». В таком случае это сильно облегчит работу компаний международных автогрузоперевозок. «Кроме того, возможно, грузоотправителям не придется оформлять свидетельства о допуске авто к международной транспортировке грузов под таможенными печатями и пломбами, международные сертификаты техосмотра (МСТО), что существенно упростит процесс отправки грузов», — сказала эксперт.

Единая транспортная система позволит решить и вопрос дефицита водителей-дальнобойщиков, считает также Анна Грахова. «Особенно, если грузоперевозчики откажутся от оформления работников посредством ИП и самозанятости, введут ДМС для водителей, а федеральные и региональные власти организуют для них удобные стоянки, зоны отдыха», — добавила она.

Как отметил основатель российско-китайской транспортной компании RusTransChina Александр Стрельников, внедрение единой цифровой платформы действительно способно значительно упростить и ускорить процессы документооборота при международных перевозках. Это, по его словам, позволит оцифровать и унифицировать процессы оформления разрешений, путевых листов, TIR Carnet (книжек МДП) и другой сопроводительной документации. Следствием может стать сокращение времени оформления документов и самих таможенных процедур, а также снижение риска ошибок и потери документов. «Однако для реализации такого обмена необходима интеграция «ГосЛог» с информационными системами других государств и согласование единых стандартов электронного документооборота. Это потребует тесного международного сотрудничества и гармонизации законодательства», — добавил он. Успешные примеры цифровизации в этой сфере, по его словам, уже есть — например, система ePermitsRUS для обмена разрешениями на международные автомобильные перевозки между Россией и странами ЕС.



ЧТО МОЖЕТ ПОМЕШАТЬ?

Какие препятствия стоят на пути внедрения системы? Участники рынка назвали немалое количество таковых.

Руководитель проектов по цифровизации транспортной компании Delko Олег Гайфуллин считает, что основная сложность будет состоять в самой регистрации всех перевозчиков и продвижении грузоотправителям идеи о пользовании исключительно услугами компаний из реестра. «Было бы намного проще, если бы повсеместно был внедрен электронный документооборот», — добавил представитель Delko.

Менеджер по развитию бизнес-проектов STA Logistic Валерий Букша отметил, что успех внедрения системы во многом будет зависеть от сложности процедуры и скорости регистрации как участников, так и каждой конкретной перевозки. «Потому что любая задержка будет приводить к срывам загрузок и простоям, а значит, к дополнительным издержкам», — пояснил представитель компании.

Глава профильной ассоциации Вадим Филатов, согласен, что избежать сложностей на начальных этапах поможет простая и удобная процедура регистрации, обновления информации и обеспечение доступа к платформе через удобные интерфейсы. «Важно гарантировать защиту данных и конфиденциальность информации для всех участников реестра», — отметил также он.

Трудности может создать необходимость стандартизации и координации между различными участниками рынка, а также вопросы безопасности и защиты данных, считает заместитель генерального директора по развитию и корпоративным вопросам NatCar Мария Степанова.

Директор по развитию бизнеса Sota Logistic Игорь Чернышев напомнил также о сложностях создания цифровых площадок заказа грузоперевозок, логистических услуг, что должно стать следствием внедрения системы. По его словам, это будет уже не первая попытка. «Однако нужно учитывать, что, в отличие от службы такси, мы имеем дело со сложными грузами в мультимодальной международной доставке», — отметил он. — Здесь нужно учитывать и огромное количество нюансов и документов. Поэтому до сих пор никому не удалось



убрать из этого процесса непосредственное общение с заказчиком».

По его оценке, единый подход к тарификации грузов (что также является ожидаемым следствием новшества) вряд ли будет вообще возможен. «Автоматизировать этот процесс точно не получится, — считает Чернышев. — У нас, например, ставка на один и тот же маршрут может отличаться в зависимости от объемов и характера груза. Лицензирование перевозчиков и экспедиторов здесь вряд ли поможет. Скорее, увеличит сопутствующие издержки».

По мнению эксперта, со сложностями в реализации единой платформы рынок, скорее всего, столкнется при росте числа пользователей. «Ведь, как показала практика использования электронных таможенных деклараций, достаточно большое число одновременных запросов может «подвесить» любую систему», — пояснил он.

В свою очередь Эдуард Миронов заметил, что при разработке любой новой системы важно обеспечить ее совместимость с уже существующими системами управления транспортом в каждой компании. «Если для внесения данных в новую систему понадобится привлечение дополнительного персонала, то оптимизации процессов достичь не удастся, — констатировал представитель FM Logistic. — Перевод собственника транспортного средства из физлица в юрлицо повлечет необходимость уплаты дополнительных налогов, которые до этого он не оплачивал».

Среди сложностей в реализации инициативы, по мнению Екатерины Анциферовой, можно выделить отсутствие единой тарификации и лицензирования, что может затруднить формирование единой политики в сфере автоперевозок.

Анна Грахова считает, что необходимо избежать дополнительной административной и финансовой нагрузки на представителей логистической отрасли, иначе использование системы спровоцирует дополнительные издержки для них. «Важно интегрировать электронную платформу с другими сервисами министерств и ведомств, не только в России, но и в системах с которыми работают перевозчики других стран, — добавила представитель «Альфа-Лизинг». — Автоматизация необходима во всех процессах, в том числе и в вопросе исключения из реестра грузоперевозчиков, которые нарушают правила транспортировки грузов, оформления документов, уклоняются от уплаты налогов».

Как отметил основатель российско-китайской транспортной компании RusTransChina Александр Стрельников, возможны сложности с интеграцией разрозненных систем различных логистических компаний.

Также, по его словам, могут возникнуть вопросы, связанные с защитой коммерческой тайны и конфиденциальной информации грузоотправителей.

«Что касается международных перевозок, то здесь ситуация неоднозначна. Если система будет совместима со стандартами и платформами других стран, это может облегчить трансграничную логистику. Однако в условиях санкций и политической нестабильности возможны риски, связанные с кибербезопасностью и утечкой данных», — добавил эксперт.

ПРИДЕТСЯ ВЛОЖИТЬСЯ

Ключевой вопрос: насколько серьезным может стать увеличение расходов грузоотправителей в связи с внедрением такой системы?

По оценке Вадима Филагова, чтобы соответствовать критериям из реестра, многим перевозчикам потребуется обновить автопарк, перестроить работу с сопроводительными документами. А это приведет к увеличению административной и финансовой нагрузки. «В результате малый бизнес столкнется с падением рентабельности, и большая часть игроков может покинуть рынок, — отметил он. — Вслед за этим тарифы на грузоперевозки рискуют возрасти по аналогии с летним периодом прошлого года, когда из-за обострения дефицита техники средняя ставка увеличилась в два раза».

По его словам, чтобы избежать нехватки транспортных средств для доставки грузов по всей стране, а также не допустить резкого роста расходов на грузоперевозки и увеличения стоимости товаров для конечных потребителей, важно запустить меры поддержки во время переходного периода. Они помогут снизить финансовую и административную нагрузку на перевозчиков, пояснил эксперт.

Представитель FM Logistic не исключил, что затраты по цепочке могут перейти на заказчика перевозки, производителя продукции и далее — на конечного покупателя. «Таким образом, возможно повышение тарифов на грузоперевозки из-за увеличения налоговой нагрузки на собственников транспортных средств», — добавил он. По оценке Эдуарда Миронова, чтобы работа системы не привела к дополнительным издержкам бизнеса, которые в дальнейшем могут повлиять на ускорение инфляции, важно обсудить законопроект с профессиональным бизнес-сообществом.

Представитель NatCar со своей стороны отметила, что внедрение новой системы может повлечь за собой начальные инвестиции и изменения в рабочих процессах, что способно привести к некоторому увеличению расходов в начальном периоде. Однако в долгосрочной

перспективе оптимизация и повышение эффективности процессов могут компенсировать эти расходы, считает Мария Степанова.


Игорь Чернышев обратил внимание на то, что пока неясно, сколько участникам рынка придется платить за подключение к платформе. «Однако полагаем, что на финальном этапе перевозчики смогут сэкономить 10–15% расходов, сократив персонал, задействованный в документообороте и планировании», — добавил он.

По оценке Александра Стрельникова, внедрение такой системы потребует значительных финансовых вложений и длительного периода адаптации со стороны участников рынка. Так, повсеместное использование электронных навигационных пломб для отслеживания перемещения грузов повлечет значительные инвестиции, понадобятся тратиться и на обучение персонала.

По словам представителя RusTransChina, возможны также сборы и плата за использование платформы, ведь государство может ввести определенные тарифы

для покрытия расходов на создание и обслуживание «ГосЛог». Кроме того, будут затраты на обеспечение защиты конфиденциальных данных. Эксперт упомянул также временные издержки, связанные с адаптацией бизнес-процессов к новым правилам документооборота и логистики.

«Вместе с тем, в долгосрочной перспективе внедрение «ГосЛог» может принести перевозчикам определенную экономию за счет оптимизации маршрутов, сокращения простоев, упрощения документооборота и таможенных процедур», — добавил Стрельников. — «Чтобы снизить нагрузку на бизнес, государство может предусмотреть меры поддержки, например, налоговые льготы, субсидии на оборудование или поэтапное внедрение системы».

Эксперт наряду с другими комментаторами полагает, что рост затрат перевозчиков может быть компенсирован будущей эффективностью работы в рамках новой цифровой платформы. 



ЗА БАРАНКУ НЕ ДЕРЖАТСЯ

В ГОСДУМЕ ПРИЗВАЛИ МИНИСТЕРСТВО ПРОСВЕЩЕНИЯ ЗАПУСТИТЬ В РОССИЙСКИХ КОЛЛЕДЖАХ МАСШТАБНУЮ ПРОГРАММУ, НАПРАВЛЕННУЮ НА ПОДГОТОВКУ БОЛЬШОГО ЧИСЛА ВОДИТЕЛЕЙ-ДАЛЬНОБОЙЩИКОВ. ИНИЦИАТИВА РУКОВОДИТЕЛЯ ФРАКЦИИ «СПРАВЕДЛИВАЯ РОССИЯ — ЗА ПРАВДУ» С.М. МИРОНОВА ПРИЗВАНА РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ ДЕФИЦИТА КАДРОВ. РАЗБИРАЕМСЯ, КАК ОБСТОЯТ ДЕЛА С СЕГОДНЯШНИМ ОБУЧЕНИЕМ В АВТОШКОЛАХ И НУЖНО ЛИ РАСШИРЯТЬ СПЕКТР ТАКИХ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ > ЮРИЙ КУЗНЕЦОВ > ФОТО ИЗ АРХИВА РЕДАКЦИИ

В России продолжает расти аварийность на дорогах — за 2023 год количество ДТП увеличилось на 3,9% (данные Научного центра безопасности дорожного движения МВД России). При этом на протяжении предшествующих нескольких лет аварийность устойчиво снижалась. В ГИБДД объясняют негативную тенденцию геополитическими причинами: международные санкции заставили переориентировать основ-

ные маршруты автомобильных грузоперевозок с запада на восток, на фоне закрытых границ стало гораздо больше и автотуристов — дороги к таким нагрузкам оказались не готовы.

В 2023 году аварийные ситуации на дорогах в России чаще происходили с тяжелыми грузовиками, доля таких инцидентов — 34,1% от общего количества ДТП (17 574). Наибольшее количество столкновений связано



с неправильным выбором дистанции (22,3% или 2025), нарушением скоростного режима (19,8% или 1805), несоблюдением очередности проезда (13,7% или 1242), нарушением правил расположения ТС на проезжей части (11,6% или 1051) и выездом на полосу встречного движения (10% или 905). Опрошенные редакцией эксперты связывают такую высокую аварийность с низким качеством подготовки молодых водителей в современных автошколах.

КАДРЫ РЕШАЮТ

Чему их учат в автошколах? Именно такой вопрос невольно задают сами себе опытные водители, увидевшие в очередной раз увернуться от ДТП с соседним автомобилем. Когда увернуться не удастся, высказывания становятся совсем другими.

Карьера любого профессионального водителя начинается с автошколы. Выезжая на дорогу, начинающие водители не знают множества элементарных вещей, а главное — не обладают необходимым мастерством, считают опрошенные «Автопарк» эксперты. В пресс-службе компании «Деловые линии» отмечают ухудшение качества обучения в современных автошколах. «Сегодняшние кандидаты получают знания для сдачи экзамена, но у них отсутствует практический опыт управления автомобилями. Они не могут самостоятельно проверить готовность машины перед рейсом или выполнить мелкий ремонт», — говорится в ответе на наш запрос.

Руководитель отдела технического контроля компании «Мэйджор Авто Транс» Вадим Тимохин также отмечает низкое качество подготовки водителей категории С и Е. «Сегодня обучение проходит на старой технике и по старым учебникам. Начиная работать, новоиспеченный водитель часто не понимает функционал современных грузовиков и чувствует себя как на космическом корабле», — рассказал Вадим Тимохин. Он заметил, что водителей обучают на небольших автомобилях с небольшим прицепом, а работать им приходится на более габаритных грузовиках. Например, в Москве, в автошколе ДОСААФ используются состарившиеся полноприводные среднетоннажники КАМАЗ-4350 в армейском исполнении.

На необходимость обновления технической базы автошкол обращает внимание генеральный директор компании Delko Санджар Ашуралиев. «Согласно нашему внутреннему исследованию, практически все респонденты учились ремеслу на грузовиках ЗИЛ. Под эти машины рассчитаны и советские площадки, которые никак не подходят для практики вождения на современной фуре», — поделился эксперт.

А вот в компании «Скиф-Карго» сравнили обучение в российских и иностранных автошколах. Получилась достаточно интересная картина. Так, коммерческий директор компании «Скиф-Карго» Михаил Коптев считает сегодняшнее обучение молодых дальнбойщиков вполне нормальным. «99% наших водителей окончили российские автошколы, где они получили водительское удостоверение категорий С и Е. Большинство из них обучалось в школах ДОСААФ и показывает достаточно высокий уровень профессионального мастерства. Львиная доля негативного опыта связана с водителями, которые оканчивали иностранные автошколы», — отметил Михаил Коптев.

Руководитель направления международных перевозок Noytech Supply Chain Solutions Иван Головко также ставит высокую оценку российским автошколам, но напоминает о важности поддержания практических навыков. «Важно помнить, что для достижения высокого уровня вождения требуется постоянная практика после



получения водительского удостоверения», — подчеркнул эксперт.

Ценность скорейшего приобретения практического опыта молодежью отмечает Санджар Ашуралиев (Delko). Он обращает внимание на недостаток понимания специфики вождения тягача с полуприцепом у выпускников автошкол. А еще, по словам Ашуралиева, у молодых водителей зачастую отсутствуют навыки безопасного вождения в экстремальных ситуациях.

Вадим Тимохин («Мэйджор Авто Транс»), оценивая компетенции выпускников автошкол, отмечает нехватку технических знаний и отсутствие чувства габаритов большегрузного транспорта у молодого поколения водителей. «Сделать какой-то мелкий ремонт в дороге, проконтролировать правильность загрузки прицепа — всему этому водитель сможет научиться только с помощью наставника или длительной стажировки», — рассуждает представитель логистической компании.

А как нарастить уровень мастерства? Первое, что приходит на ум, — курсы дополнительной профессиональной подготовки. Чтобы чувствовать себя увереннее на дороге, начинающий водитель может обратиться в специальную компанию, которая занимается повышением квалификации водителей большегрузов. Как отмечает Вадим Тимохин, такие организации сейчас необходимы, потому что обучения в автошколах недостаточно. «Однако люди неохотно идут учиться дополнительно, не желая тратить на это и деньги, и время», — обращает внимание на проблему эксперт.

По словам Ивана Головко (Noytech Supply Chain Solutions), перенос этих курсов в автошколу будет бесполезен. «Сразу всему не научишь», — полагает эксперт.

Михаил Коптев («Скиф-Карго») считает, что дополнительное обучение для водителей должны проводить сами компании. «Если этого не происходит, то нужно задать вопрос компаниям, а не водителям. В целом уровень базового обучения в автошколах достаточен для того, чтобы приступить к работе. А дальше — наработка опыта и ответственность работодателя», — считает эксперт. Пожалуй, стоит вести речь о повышении качества обучения в принципе. Спецкурсы должны лишь допол-



нять уже имеющиеся навыки водителя в соответствии с требованиями компании, в которой он работает.

НАШЛИ ПРЕИМУЩЕСТВО

Попадая в неординарную, сложную ситуацию, молодой водитель рискует выйти из нее пострадавшим и с большим ущербом для груза и своего автомобиля. Однако отсутствие опыта дает одно преимущество перед водителями с большим стажем — повышенное чувство опасности. По словам Дмитрия Будаковенко, генерального директора компании «Про-Безопасность» (обучает безопасному вождению), немаловажное значение имеет именно психологическая подготовка водителей. «С самого начала существования нашей компании, мы работаем с чувством опасности. Изучив данные, полученные нами из ГИБДД, мы заметили, что в самые тяжкие ДТП попадают водители с большим стажем. Оказалось, что на психологическом уровне человек с опытом превращается в автомат», — отметил специалист, добавив, что это очень опасно, когда водитель начинает мыслить «на автомате», потому что у него притупляется чувство опасности. Поэтому повышение квалификации и дополнительное обучение полезно проходить любым водителям, независимо от опыта.


С такой позицией солидарен и Вадим Тимохин («Мэйджор Авто Транс»). Он замечает, что доля ДТП с участием малоопытных водителей очень большая. «99% водителей, которые выходят в рейс в первый раз, обязательно попадают в ДТП. Как правило, это несерьезная авария, связанная с зацепом других автомобилей или заборов. Тем не менее это происходит регулярно», — добавил специалист.

ПРИВЛЕЧЬ И УДЕРЖАТЬ

Последнее время мы все чаще говорим о дефиците водительских кадров, спрос на рынке труда значительно опережает предложение. Директор по инновационному развитию ФГУП «Главный центр специальной

связи» Ольга Ишмаева считает, что данная проблема связана с экономическими факторами. «При текущих внешнеэкономических условиях, активно развиваются новые логистические коридоры и увеличивается объем грузопотока на наземном транспорте», — отметила Ольга Ишмаева. Она добавила, что в их компании на позицию водителя рассматриваются кандидаты с уже имеющимся опытом работы. Причем для некоторых видов грузоперевозок водителям необходимо проходить дополнительное специальное обучение.

Решить проблему дефицита кадров можно несколькими путями. В компании «Деловые линии» считают, что необходимо расширение государственной поддержки получения образования водителями, в частности, включение этой профессии в программу средних специальных учебных заведений. «Влиять на ее привлекательность также могут мероприятия по «обелению» рынка грузоперевозок, развитие дорожной инфраструктуры и законодательное ужесточение ответственности за нарушения режимов труда и отдыха водителей. Транспортные компании, со своей стороны, должны обеспечивать таким специалистам комфортные условия работы», — отметили в пресс-службе.

Таким образом, высокая аварийность на дорогах связана не с самими водителями, а с качеством обучения, которое они проходят. Первые учебные центры по повышению квалификации водителей большегрузов появились в России в начале 2000-х годов. Уже тогда эксперты наблюдали падение качества обучения, по сравнению с временами СССР. Сегодня уже стало понятно, что современный уровень технологий грузоперевозок требует гораздо более высокой квалификации персонала, чем ранее. А значит, систему обучения необходимо подстраивать под нынешние реалии. В целом решение проблем с кадровым голодом и обучением водителей сводится к одному: требуется дополнительное субсидирование, направленное на поднятие престижа профессии дальнбойщика, и качественное обучение. Но такие вопросы, несомненно, должны решаться при тесном взаимодействии бизнеса и власти. 



V МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФЕСТИВАЛЬ

ТранспортФест



16-18 мая 2024

Выставка инновационного транспорта и оборудования включает:

- городской пассажирский транспорт
- специальную технику
- легковые автомобили и средства индивидуальной мобильности
- комплектующие элементы и дополнительные сервисы



Парад и выставка ретро-транспорта



Деловая программа



РЕКЛАМА

6+

Организаторы



ПАССАЖИР АВТОТРАНС



transportfest.ru



БУДТО ЛЕТИТ

В ЕВРОПЕ ПРЕДСТАВЛЕН МАГИСТРАЛЬНЫЙ ТЯГАЧ MERCEDES-BENZ ACTROS L ВТОРОГО ПОКОЛЕНИЯ. ГРУЗОВИК ПОЛУЧИЛ НОВУЮ КАБИНУ, УНАСЛЕДОВАННУЮ ОТ ПОКАЗАННОГО В ПРОШЛОМ ГОДУ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО EASTROS 600. ЗА СЧЕТ БОЛЕЕ АЭРОДИНАМИЧНОЙ ФОРМЫ УДАЛОСЬ СНИЗИТЬ РАСХОД ТОПЛИВА НА 3%, ЕЩЕ 4% ПОЗВОЛЯЕТ СЭКОНОМИТЬ МОДЕРНИЗИРОВАННЫЙ МОТОР

Андрей Карасев • Фото Mercedes-Benz Trucks



1



2



3

С момента запуска в серийное производство в июне 2021 года, Actros L определил премиальный сегмент тяжелых дизельных грузовиков Mercedes-Benz Trucks. Теперь компания выводит своего флагмана на новый уровень. Футуристический дизайн, оптимизированная аэродинамика, многочисленные функции комфорта, эффективные двигатели и передовые вспомогательные системы — новый Actros L имеет все необходимое, чтобы произвести впечатление, как на операторов автопарков, так и на водителей. Таким образом, грузовик с традиционным дизельным двигателем продолжает историю успеха этой модельной серии, начавшуюся в 1996 году.

Флагман модельного ряда получил дизельный двигатель OM 471 третьего поколения. 12,8-литровый силовой агрегат доступен наряду с проверенными двигателями OM 470 и OM 473. В третьем поколении OM 471 оснащен двумя новыми турбокомпрессорами, отвечающими разнообразным потребностям клиентов. В варианте, предназначенном для дальних перевозок, основное внимание уделяется достижению минимально возможного расхода топлива. В сочетании с обновленной системой нейтрализации отработавших газов, турбонаддув обеспечивает максимальную экономию топлива до 4% по сравнению с предыдущим поколением.

ПРИНЦИПИАЛЬНАЯ НОВИЗНА

С первого взгляда бросается в глаза совершенно новый дизайн Actros L. Форма ProCabin, которая была впервые представлена во время мировой

1-2. Внешне заметными деталями грузовика являются такие элементы, как логотип Mercedes-Benz, надписи в цвет Dark Chrome, а также алюминиевые подножки.
3. Фары и указатели поворота, а также габаритные и задние фонари — на светодиодах.

премьеры электрического eActros 600 в октябре 2023 года, была полностью разработана с учетом эффективной аэродинамики. Новый дизайн получил верхний спойлер, дефлекторы за кабиной и фронтальная обливовка, а еще оптимизированы бампер и воздухозаборники. Воздушный поток встречается с аэродинамически доработанной передней частью, расширенной на 80 мм, и продолжает движение вокруг автомобиля с минимальным сопротивлением. Завершает аэродинамическую концепцию использование различных уплотнений для отделения моторного отсека от внешнего воздушного потока. В целом это приводит к экономии топлива до 3%.

С новым Actros L и его футуристическим дизайном кабины компания Mercedes-Benz Trucks одновременно признает тот факт, что наряду с эффективностью и экономичностью важную роль при покупке автомобиля играют такие аспекты, как привлекательность и комфорт. Ход правильный, ведь среди вероятных покупателей рассматривается или частник, приобретающий автомобиль для себя любимого, или успешная транспортная компания, которая может себе позволить обеспечить повышенный комфорт водителям.

Внешне заметными деталями грузовика являются такие элементы, как логотип Mercedes-Benz, надписи в цвет Dark Chrome, а также алюминиевые под-



ножки. Все освещение внутри и вокруг автомобиля выполнено на основе светодиодов. Это относится к фарами и указателям поворота, а также к габаритным и задним фонарям. В качестве опции доступны матричные светодиодные фары, обеспечивающие максимальную эффективность освещения. В новом грузовике по умолчанию используются камеры вместо зеркал, но зеркала остались в числе опций.

ШИРОТА КОМФОРТА

У Actros L — три варианта люксовых кабин шириной 2500 мм: StreamSpace, BigSpace и GigaSpace. Две последние максимально просторные. Кабина BigSpace высотой 1990 мм от ровного пола без тоннеля до потолка. У GigaSpace внутренняя высота больше двух метров — 2130 мм.

В салоне ProCabin предлагаются многочисленные функции комфорта, такие как обогрев и вентиляция водительского кресла, спальные места с решетчатым каркасом и новым толстым матрасом. Новшеством также является расширенный набор функций панелей переключателей в зоне отдыха и дополнительные светодиодные лампы для чтения на гибкой стойке. Кроме того, есть и другие особенности оборудования, такие как дополнительные розетки USB Type-C в боковых стенках, качественная шторка в двухцветном исполнении, второй холодильник, розетка на 230 В. Начиная с апреля 2025 года, Multimedia Cockpit Interactive 2 также будет доступен с обновленным меню, голосовым управлением, улучшенными возможностями подключения и новыми приложениями.

ДОБИТЬСЯ ИДЕАЛЬНОГО

Функции безопасности, используемые в новом Actros L, укрепляют позицию производителя как одного из пионеров по предотвращению аварий. Эти системы значительно превосходят стандарты Общих правил безопасности (GSR), которые вступают в силу с июля и предусматривают использование широкого спектра водительских ассистентов для дальнейшего снижения аварийности на дорогах. Оснащение автомобилей камерами и датчиками очень важно для эффективности таких систем. Чтобы внести еще больший вклад в предотвращение несчастных случаев, компания Daimler Truck разработала новую электронную платформу, которая улучшает обзор спереди и сбоку за счет так называемой «коалиции датчиков», то есть объединения данных радара и камеры. Электронная платформа обеспечивает ускоренную обработку данных. Информация поступает одновременно от шести источников — камеры на ветровом стекле, четырех ультразвуковых радаров спереди и сзади и одного радара миллиметрового диапазона. Оборудование позволяет охватывать угол 270° вокруг автомобиля.

Увеличенный угол обзора повышает эффективность систем безопасности, в том числе ABA 6, Frontguard Assist, ASGA 2 и ADA 3. Благодаря высокой скорости обработки данных и объединению всех датчиков в сеть, можно выиграть драгоценное время, чтобы как можно быстрее отреагировать на условия дорожного движения и в идеале полностью избежать аварий или, по крайней мере, смягчить их последствия. Например, ABA 6 способна реагировать не только на движущихся людей и велосипедистов, находящихся в той же полосе, пересе-

1. Daimler Truck преследует цель максимально поддержать водителей и облегчить их труд во время поездок.
2. У кабины GigaSpace внутренняя высота больше двух метров — 2130 мм.
3. Второй холодильник — очень нужная вещь, если водители работают экипажем.

кающих ее или встречных, но и на неподвижных пешеходов, осуществляя автоматическое экстренное торможение на скорости до 60 км/ч. Кроме того, новая система Frontguard Assist может визуально и акустически предупредить водителя об уязвимых участниках дорожного движения непосредственно перед грузовиком. Для справки: GSR требует расширенного реагирования на пешеходов и велосипедистов для новых грузовиков и автобусов только с 1 июля 2026 года.

Используя вспомогательные системы, Daimler Truck во всем своем портфолио продукции преследует цель максимально поддержать водителей и облегчить их труд во время поездок. Однако системы не способны сдвинуть границы физики, даже если они настолько хороши. Таким образом, водитель несет полную ответственность за безопасное вождение автомобиля в любое время, как это предусмотрено законом.

Помимо вспомогательных систем, ориентированных на безопасность дорожного движения, в новом Actros L следует отметить слаженное взаимодействие таких функций, как ADA 3 с интеллектуальной системой трансмиссии и круиз-контроля PPC. Ассистент вождения ADA 3 и дальновидная PPC способствуют спокойному вождению, автоматически считывая



4



топографию, расположение дорог и дорожные знаки для максимально эффективного стиля вождения. С апреля 2025 года информация о маршруте из навигационной системы также будет интегрирована в единое решение, чтобы обеспечить лучшее обнаружение предстоящих событий на маршруте. Это позволит водителям избежать ненужных торможений, ускорений и переключений передач.

Mercedes-Benz Trucks предлагает широкий спектр цифровых решений и услуг, связанных с новым Actros L, для упрощения технической эксплуатации автопарков. Сюда входят различные службы подключения, которые можно использовать на существующих платформах, таких как MyTruckPoint. Например, Maintenance Management обеспечивает повышение технической готовности транспортных средств, а Live Traffic помогает в планировании марш-

рута, предоставляя данные о трафике в режиме реального времени через навигацию.

Телематические услуги Fleetboard также связаны с высокой добавленной стоимостью для прибыльной системы управления автопарком. Одним из примеров является анализ разрывов Fleetboard, который собирает и обрабатывает технические данные Actros L. На основе этих данных можно оценить и оптимизировать характеристики вождения, что способствует более эффективному использованию транспортных средств и уменьшению выбросов CO₂.

Благодаря интеллектуальной сети Mercedes-Benz Trucks Uptime повышает эксплуатационную готовность нового Actros L. Система постоянно диагностирует состояние автомобиля и выдает конкретные рекомендации. Такой подход позволяет на ранней стадии выявлять потребности в ремонте, сокращать количество поломок и помогает клиентам оперативно организовать необходимые работы.

Европейские перевозчики смогут заказать Actros L с ProCabin уже в текущем месяце, но производство начнется лишь в декабре.

4. В новом грузовике по умолчанию используются камеры вместо зеркал, но зеркала остались в числе опций.

5. За счет аэродинамической формы кабины удалось снизить расход топлива на 3 %.

5



МИСТЕР ФОРД К ВАШИМ УСЛУГАМ

JMC FUSHUN > ПОЛНАЯ МАССА: 3490 КГ > НАЧАЛО ПРОДАЖ: II КВАРТАЛ 2024 Г. > ЦЕНА: 4 547 000 РУБ.

РЫНОК ЛЕГКИХ КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ СКОРО ПОПОЛНИТСЯ НОВОЙ МОДЕЛЮ. ПО ПАРАЛЛЕЛЬНОМУ ИМПОРТУ ИЗ КИТАЯ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ НАЧНУТСЯ ПОСТАВКИ ЦЕЛЬНОМЕТАЛЛИЧЕСКОГО ФУРГОНА FORD TRANSIT. У СЕБЯ НА РОДИНЕ ОН ТАКЖЕ ИЗВЕСТЕН КАК JMC FUSHUN > МАКСИМ ПРИХОДЬКО > ФОТО АВТОРА

Предложение на рынке легко-го коммерческого транспорта (LCV), особенно среди цельно-металлических фургонов, в нашей стране сейчас невелико: пара моделей Горьковского автозавода, вечная «буханка» из Ульяновска и натурализованный JAC, которого «приручили» в Sollers. Хотя JMC Fushun презентовали в Китае в 2022 году,

познакомиться с ним в России стало возможным лишь спустя два года. Для тех, кто по-прежнему настроен на эксплуатацию привычного подвижного состава, а не самобытных китайских моделей, выход один — параллельный импорт из Европы. Или из КНР, так как там тоже водятся хорошо знакомые нам коммерческие автомобили.

ЗАНИМАТЕЛЬНАЯ ГЕНЕАЛОГИЯ

Вот уже второй год подряд в России работает параллельный импорт. Под ним подразумевается ввоз в страну зарубежных товаров без разрешения правообладателя. Автомобили не исключение, но ввоз автобрендов разрешен не огульно,



а по утвержденному кабином РФ списку.

Группа компаний GTS, которая производит, продает и обслуживает различную коммерческую технику в России, предложила отечественному рынку фургон JMC Fushun. Даже поверхностного взгляда на машину достаточно, чтобы понять, что это китайская версия известного у нас фургона Ford Transit третьего поколения. У себя на родине компания Jiangling Motors работает в тесной кооперации с Ford Motor (США), которая владеет 32% акций китайской компании. Напрямую машины марки JMC импортировать из Китая в Россию запрещено. Вот, кстати, от чего пикап JMC Vigus при постановке на производство в Калининграде переименовали в Ambertruck Work. Как быть с фургоном JMC Fushun? В этом случае ничего переименовывать не придется. В Китае модель больше напоминает двуликого Януса из римской мифологии: она и JMC Fushun, и Ford Transit одновременно. Автомобиль при импорте в нашу страну будет получать Заключение об оценке единичного транспортного средства (ЗООТС), которое будет выдаваться на бренд Ford. Этот документ подтверждает, что транспортное средство прошло оценку на соответствие и может безопасно эксплуатироваться в России на дорогах общего пользования.

Словно предвидя возможные российские проблемы, завод-изготовитель комплектует машину второй решеткой радиатора с большим фирменным голубым овалом и таким же шильдом помельче, на задний борт. Против параллельного ввоза Ford наше правительство не возражает.

ПОЛЕТНЫЙ ЛИСТ

Если вы из чистого любопытства зайдете на официальную страницу предприятия Jjiangling Motors, JMC, то увидите там много знакомых моделей, в основе которых лежит старый добрый «Форд»: начиная

от пикапов и заканчивая микроавтобусами, фургонами и «техничками» на шасси Ford Transit второго поколения. Да и как может быть по-другому, если, цитирую сайт производителя: «Jiangling Motors всегда придерживалась стратегии двойного бренда: JMC и бренд Ford летают бок о бок». Это дословный перевод фразы электронным переводчиком с китайского на русский. К слову, «летают» в Китае не только известные в прошлом коммерческие автомобили с дизельными двигателями, созданные в кооперации с Ford, но и современные модели, работающие на электротяге. Самые продвинутые даже штатно оборудованы интеллектуальной системой пилотирования.

JMC Fushun L3H2, он же Ford Transit, прост, как воздушный фильтр для двигателя внутреннего сгорания. Для нас предлагается машина с самым длинным кузовом и высокой крышей. Внутренние размеры грузового отсека составляют 3500x1700x1750 мм. Неплохо, но у той же «Газели» внизу переборки, отделяющей салон от грузового отсека, есть люк для перевозки длинномеров. В китайском «Форде» такого нет, жаль. Задний мост с двускатной ошиновкой и рессорная подвеска намекают на запас по грузоподъемности. Но по документам полная масса

машины — 3450 кг, а грузоподъемность — 1095 кг. Понятно, что на деле китайский «Транзит» способен на большее. Для некоторых перевозчиков это может стать весомым аргументом.

Интересно, что с завода грузовой фургон предлагается с шумоизолированным покрытием пола, облицовкой стен и мягкой обшивкой потолка с двумя светильниками. Такой вариант просто кричит — переделайте меня в маршрутный автобус! Столь роскошная облицовка для простого грузового фургона в России выглядит излишней. Предприятие выпускает «фордовский набор» для своего рынка, так как он реально удешевляет будущую переделку фургона в микроавтобус в Китае. Оснащать фургон боковыми стеклами, устанавливать сиденья и переводить машину в автобусную категорию D в России вряд ли будет целесообразно. Кстати: рядом на площадке стояли новые цельнометаллические фургоны из Европы от альянса Stellantis, их грузовые отсеки были вообще без какой-либо облицовки. Зато в китайском фургоне есть проушины, такелажные петли для крепления груза в кузове.

Еще один нюанс — задние распашные двери открываются не на привычные нам 270°, а на угол 180°. По этому параметру китайский Ford тоже отличается от при-

1. На мир JMC Fushun, он же Ford Transit, смотрит простыми галогенными фарами.
2. Водительское кресло снабжено механическим лифтом.
3. Машину комплектуют второй решеткой радиатора с логотипом Ford и шильдом поменьше, на задний борт.
4. Рычаг КП размещен на приливе передней панели.





ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



ПРАКТИЧНО. Автоматический прожиг сажевого фильтра можно отключить.



НЕУДОБНО. Рулевая колонка не регулируется. Совсем.



вычных нам фургонов с голубым овалом. При эксплуатации в городе, это, возможно, вызовет неудобство. Хорошо, что сдвижная боковая дверь открывается как и раньше, без всяких сюрпризов.

ного бака прячется синяя пробка емкости для жидкости AdBlue. В Китае тоже борются за экологию, хотя, думаю, тут все дело в Ford. Минус такой системы один — зимой бак с водным раствором необходимо будет подогревать. Говоря по-Булгаковски, весь китайский «отдел подотчистки» может замерз-

МОТОР ТЕПЛО ЛЮБИТ

Цельнометаллический фургон из Китая предлагается с одним мотором, это двухлитровый наддувный дизель JX4D20A6H мощностью 140 л. с. и крутящим моментом 355 Нм. Экологический класс самый прогрессивный, Евро-6, поэтому ниже крышки заправоч-

1. Перегородка, отделяющая кабину от грузового отсека, — сплошная.
2. Грузовой фургон предлагается с шумоизолированным покрытием пола, облицовкой стен и мягкой обшивкой потолка со светильниками.



Автомобиль предоставлен «Группой компаний GTS».

JMC FUSHUN

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	4x2
Полная масса, кг	3490
Габариты (длина/ширина/высота), мм	5981/1974/2623
Объем грузового отсека, м ³	11,2
Объем топливного бака, л	80

Двигатель:

тип	рядный, дизельный, 4-цилиндровый, Евро-6
рабочий объем, см ³	1998
мощность, л. с.	140

Коробка передач	механическая, 6-ступенчатая
-----------------	--------------------------------

Подвеска:

передняя	независимая, пружинная
задняя	зависимая рессорная


Тормоза	дисковые
Размер шин	185/75R16LT


СЕРВИС

Межсервисный пробег	10 000 км
---------------------	-----------

КОНКУРЕНТЫ

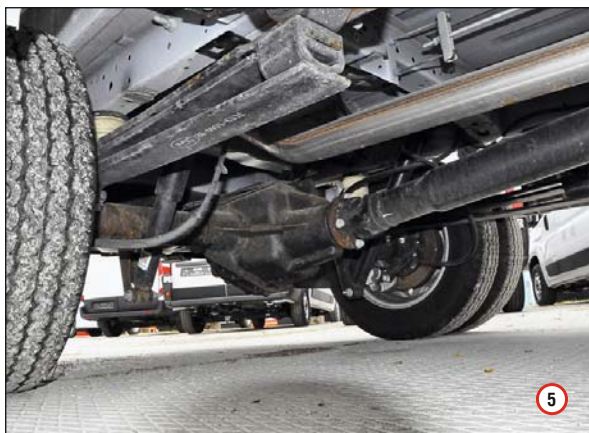
Sollers Atlant, Dongfeng K33, Foton Toano, Газель Next

 Знакомый двухлитровый дизельный мотор.

 Очень скромное оснащение.



3. Задние распашные двери фургона открываются не на привычные нам 270°, а на угол в 180°.
4. Безальтернативный силовой агрегат — двухлитровый дизель JX4D20A6H мощностью 140 л. с., крутящий момент — 355 Нм.
5. Задний мост с двускатной ошиновкой.



нуть. Кстати, штатный предпусковой подогреватель для новинки не предусмотрен. Грядущие расходы на подогрев двигателя и всего остального лягут на покупателя. Напомню, что прошлая зима была очень холодной не только в Сибири, но и в Москве тоже.

От минусов к плюсам. Коробка передач механическая, 6-ступенчатая, рычаг КПП размещен на приливе передней панели. Те, кто совмещают в своем лице функции водителя и экспедитора, а таковых среди коммерсантов предостаточно, оценят удобство выхода из кабины на тротуар через пассажирскую дверь.

Теперь осмотр рабочего места. Водитель малотоннажного коммерческого транспорта за последние 10 лет стал пияжом. К этому его сподвигли сами производители. Общим местом для такой техники стали: регулируемый руль, иногда даже в двух плоскостях, подогрев сидений, заводская телематическая система, множество электронных помощников и приличная штатная магнитола. Ничего этого у «китайца» нет, или почти нет. Есть только ABS, кондиционер, подушка безопасности с водительской стороны и простенькое радио с возможностью переключать станции на руле. Это все.

Форма кресла, плотность его набивки, механический лифт и достаточный ход салазок достались машине по умолчанию от «Форда», так что более-менее устроиться за рулем все же можно. Штатного подогрева сидений нет, значит, здравствуй символ автоюта конца XX века, коврик «Емеля»! В начале

девяностых почти на такую версию Transit равнялся Горьковский автозавод при выпуске «Газели». Приглянется ли отечественным потребителям середины второго десятилетия XXI века Ford, который своим аскетичным оснащением напоминает машину конца прошлого столетия?

ВРЕМЯ — НАЗАД

На мир JMC Fushun смотрит простыми галогенными фарами. Вообще, если бы не фейслифтинг — то это вылитый Ford Transit третьего поколения, каким мы его помним. В движении никаких сюрпризов, это все тот же старина «Форд»: мотор рычит в меру, передачи переключаются четко — китайская сборка не повлияла на ходовые качества фургона. Единственный минус — сдавать назад неудобно: в машине нет ни парктроника, ни камеры заднего вида. Их установка — это опять траты.

«Форд» из КНР оснащен гораздо скромнее, чем нынешняя модификация отечественной «Газели» и некоторых других земляков. Крутить баранку такого фургона — это труд. В активе машины привычное имя, гарантированные запчасти, знакомое шасси и тяговитый двигатель. Готов ли к такому набору отечественный малый бизнес? Я говорю не о наемных водителях, а о коммерсантах, которым придется рулить не только своим малым предприятием, но и таким коммерческим автомобилем. Ответ узнаем скоро — портфель предзаказов на машину почти собран. 



ПОДКАБЛУЧНИКИ

РЫНОК ЛЕГКИХ ФУРГОНОВ В РОССИИ ПЕРЕЖИВАЕТ СТАГНАЦИЮ. ПРОИЗВОДИТЕЛИ ИЗ ЕВРОПЫ ПРЕКРАТИЛИ ПОСТАВКИ, НО ОТЕЧЕСТВЕННЫХ МОДЕЛЕЙ «КАБЛУЧКОВ» КРАТНО НЕ ПРИБАВИЛОСЬ. НА ЧТО РАССЧИТЫВАТЬ МАЛОМУ БИЗНЕСУ, ОСНОВНОМУ ЭКСПЛУАТАНТУ ТАКИХ АВТОМОБИЛЕЙ? > МАКСИМ ПРИХОДЬКО > ФОТО ИЗ АРХИВА РЕДАКЦИИ

За прошедшие 20 лет шустрые развозные фургончики из европейских «конюшен» успешно органично вписались в жизнь больших российских городов. Доставка продуктов, заказы из интернет-магазинов, услуги всевозможных служб быта, даже автомобили минизаправщики для каршеринга — весь этот бизнес функционировал благодаря «каблучкам». Полная масса таких автомобилей меньше 2500 кг, грузоподъемность — 500–800 кг. «Каблучком» можно управлять водителю с категорией В. Для малого бизнеса такая машина — самое то.

Аналитическое агентство «Автостат» подсчитало, что в России в марте 2024 года было продано 9067 новых легких коммерческих автомобилей (LCV). Результат оказался на 9,1% выше, чем месяцем ранее. Если сравнивать с результатом годичной давности, то по отношению к марту 2023-го, российский рынок LCV вырос на 27,6%. В лидерах — Горьковский автозавод, ему, кстати, принадлежит свыше половины рынка таких машин (58%). Новых «Газелей» было реализовано 5232 автомобиля. На втором месте — УАЗ (1518 шт.), за ним родственный ему Sollers (795 шт.). На четвертом месте — российская Lada с результатом продаж 577 авто. Замкнул первую пятерку китайский

Dongfeng: за февраль отгружено 188 новых фургонов. В модельном рейтинге рынка новых LCV лидирует «Газель Next» с долей в 35%. Машина, как вы понимаете, внешне никак на «каблучок» не похожая. Отчего «каблук» как автомобиль, вдруг стал не интересен российскому бизнесу? Коммерсанты сдались без боя или рынок переформатировался? Редакция решила провести собственное исследование на эту тему.

КТО ОСТАЛСЯ НА ТРУБЕ

«Стоит ли горевать, что за последнее время наш рынок покинули такие «каблучки», как Ford Transit Connect, Renault Kangoo, Renault Dokker и Mercedes-Benz Citan», — такими словами в декабре 2021 года я закончил обзорную статью о популярных в России LCV. К тому моменту еще были «каблучки» от Peugeot и Citroen, был грузовой фургон Lada и многочисленные вариации на Lada от сторонних кузовщиков. Теперь из этого списка иностранцев нет никого. Вектор дискуссии «Куда подевались «каблучки» в России?» задал руководитель пресс-службы АА «Автостат» Азат Тимерханов. «Этот сегмент LCV машин практически исчез, но не из-за ухода «европейцев», а потому, что АВТОВАЗ перестал производить «Ларгус». Именно грузопассажирский фур-

гон Lada Largus был тут явным бестселлером с долей свыше половины в объеме реализации», — поделился мнением эксперт. От редакции добавим, что опрос по «каблучкам» мы затеяли задолго до официального известия о том, что Lada намерена запустить конвейер с «Ларгусом» в Ижевске 15 мая сего года. Обещали, что запустят не только грузовую версию с ДВС, но и электрический вариант машины.

Отсутствие самой распространенной модели, а от этого приключился закат эры «каблучков» на российском рынке — позиция спорная. Рынок по-настоящему коммерческих моделей марки Lada, по оценке редакции, давно удерживает нижегородская компания «Промтех». «Как производитель семейства Lada Largus Kub, Granta Kub и Niva Kub, а также моделей Granta Prima и Niva Prima могу сказать: вместимость грузового отсека Kub достигает 4,2 м³, а семейства Prima — 6,5 м³. Грузоподъемность этих машин до 800 кг. По факту, такие LCV-«каблучки» сами являются полноценной альтернативой полноразмерным «полуторкам», выигрывая у них как по ценнику, так и по эксплуатационным расходам», — рассказал генеральный директор завода «Промтех» Николай Архипов. Чтобы завершить тему коммерческих наработок на базе Lada, упомяну,





что Волжский автозавод предлагает фургоны собственного производства. На официальном сайте марки значатся бортовые модели, фургоны промтоварные, изотермические, а также рефрижераторы. Все это сделано на базе Lada Granta с бензиновым мотором 1,6 л мощностью 90 л. с. Есть варианты с удлиненным фургоном, который вмещает два европоддона. Для плохих дорожных условий аналогичную технику завод выпускает на базе Lada Niva.

И все-таки «каблучок» для нас ассоциируется в первую очередь с импортным автомобилем, так уж повелось. Может нам опять за граница поможет в этом вопросе? Не европейская, так китайская. За последние два года китайцы чего только не стали предлагать в России: начиная от россыпи коммерческих моделей пикапов, цельнометаллических фургонов и заканчивая магистральными тяга-

чами. Неужели у них не припасено своего «пирожка» или «каблучка»? На первый, да и на второй взгляд такой машины пока не нашлось. Это вам не маленькая по размерам Европа, родина компактных фургончиков, это вольный и широкий Китай, где таким моделям физически взяться неоткуда. Если в КНР и переосмысливают европейское наследие LCV-машин, то только в рамках цельнометаллических фургонов полной массой под 4 тонны, не меньше.

«Отсутствие компактных моделей в этом сегменте российский бизнес связывает с небольшим объемом, оттого надеять-

ся на китайский импорт в этом классе не приходится», — отмечает Дмитрий Шелгунов, руководитель группы по работе с ключевыми клиентами компании «СИБ Трансхолд», официального дистрибьютора Saiger. Эксперт оценивает годовую потребность в рефрижераторных «каблучках» объемом 100-200 экземпляров в год. «Сегмент очень маленький для того, чтобы заниматься полноценной разработкой такого транспортного средства, хотя наши заключения имеют свою специфику, т. к. мы говорим только о рефрижераторах», — уточнил представитель «СИБ Трансхолд Дистрибьюшн». Выходит,

на Китай надежды тоже нет.

МЫ СПРОСИЛИ У ИРАНА...

Итак, в Китае подходящей замены не нашлось. Параллельный импорт очень затратен: «каблучки» из Европы сейчас предлагают в России многие дилеры, но вот их цена чересчур высока. Куда отечественному бизнесу податься, чтобы и «каблук», и недорого, и не Европа?



1. Иранский «каблук» Icco Arisun 2.
2. Задняя рессорная подвеска фургонов «Промтех» усилена пневмобаллонами.
3. В основе машины «Промтех» лежит пространственный каркас, обшитый пластиком по технологии Kub.
4. Бензиновый двигатель мощностью 90 л. с. — штатная версия, но «Промтех» выпускает и более заряженную бензиновую модель с отдачей в 115 л. с.
5. Lada Granta Kub — промтоварный фургон вместимостью почти 7 м³ и грузоподъемностью 900 кг.



Во времена позднего СССР была озорная частушка: «Опечален шах Ирана, нету песен Шаферана»... Так вот, Иран. Алексей Подщеколдин, президент Ассоциации «Российские автомобильные дилеры» (РОАД), сообщил редакции, что во время недавней командировки в эту страну на завод компании Iran Khodro, обратил внимание на пикап Iksco Arisun 2. Машина является творческой переработкой шасси Peugeot 405, на котором получились коммерческий пикап системы «каблук». Иран больше нашего находится под международными санкциями и уже сумел выработать адекватный рецепт «противоядия». Если говорить о местном автопроме, то это не только отверточная сборка китайских моделей, но и большой модельный ряд собственных автомашин. К слову, с 2015 года вышло уже второе поколение легкового пикапа Arisun. «Привод — передний, мощность мотора — 103 л. с., грузоподъемность выросла с 600 до 750 кг», — поделился подробностями глава РОАД. С прошлого года Иран импортирует машину в соседнюю Армению. Учитывая, что Подщеколдину принадлежит в Брянске автозавод



BNM (Build New Mobility), на котором собирают «полторку» китайской марки BAW, прогнозирую, что его интерес к иранскому «каблук» не случаен. Импортировать машину в Россию сейчас экономически нецелесообразно из-за высоких ставок утильсбора, а вот попробовать наладить местную сборку пикапа — совсем другое дело.

СДЕЛАНО В РОССИИ

Если компактные пикапы-«каблук» из Ирана дело далекой

перспективы, импортный китайский или отечественный фургон чрезмерно велик по размерам, а развозить мелкие партии товара необходимо сейчас, то выбор остается только один — коммерческие модели, изготовленные на базе все той же Lada. Удивительно, но здесь даже есть выбор по производителям помимо заводских версий, о которых я рассказывал выше.

Исключая АВТОВАЗ, коммерческой доработкой Lada в Тольятти занимается группа компаний «П-В Рус» под брендом PVR. В их портфолио широкий спектр специализированной продукции, сделанной на шасси Lada, включая полуприцепы, прицепы и даже специализированные седельные тягачи(!) на базе моделей ВИС-234900, «Газель Next» и УАЗ «Профи». Внутренний объем фургона достигает 5,3 м³. Погрузочная высота — 900 мм. Помимо переднеприводных фургонов, есть полноприводные версии «Мул» и «Бизон» грузоподъемностью 800 кг.

Другим производителем коммерческой техники с ладьей на капоте является упомянутый завод «Промтех». Интерес представляет модель Lada Granta Kub, промтоварный фургон вместимостью почти 7 м³ и грузоподъ-

емностью 900 кг. Такие машины строят и на базе хэтчбека Granta. В основе машины лежит пространственный каркас, обшитый пластиком. Силовой агрегат — бензиновый мотор объемом 1,6 л, мощностью 90 или 115 л. с. Также в производственной программе «Промтех» присутствует полноприводная модель Lada Niva Kub с оригинальным кузовом, приспособленным для перевозки коммерческих грузов. Для увеличения грузоподъемности задняя рессорная подвеска дополнена пневматическими упругими элементами.

ВМЕСТО ЭПИЛОГА

Европейские «каблук» ушли безвозвратно, но даже без них сегодняшний отечественный рынок позволяет сделать выбор по таким моделям, главное — не лениться их искать. Другое дело, что покупатели не горят желанием заниматься поисками, а выбирают продукцию Горьковского автозавода либо фургоны от Sollers. Не зря же техника именно этих производителей лидирует на рынке комтранса в сегменте до 3,5 тонн. Внешне они не выглядят подкаблучниками, но по своей сути... 🚚

6. Заводская версия фургона Lada Largus.
7. Lada Largus Kub. Полезный объем кузова — 7 м³.





ЗА ЭМОЦИЯМИ И ВПЕЧАТЛЕНИЯМИ

НА ГРЯДУЩЕМ МЕЖДУНАРОДНОМ ТРАНСПОРТНОМ ФЕСТИВАЛЕ «ТРАНСПОРТФЕСТ» В ПЕТЕРБУРГЕ КОМПАНИЯ «РУСБИЗНЕСАВТО» ПРЕДСТАВИТ ОБНОВЛЕННЫЙ МОДЕЛЬНЫЙ РЯД ТУРИСТИЧЕСКИХ АВТОБУСОВ HIGER > МИХАИЛ НЕВЗГОДИН > ФОТО «РУСБИЗНЕСАВТО»

Внутренний туристический поток в России в 2023 году стал рекордным и составил более 75 млн человек, такие данные приводит Российский союз туриндустрии. В этом году эксперты ожидают рост числа путешествий по стране на 15%. Растет и рынок автобусов, порядка 1 тыс. туристических машин заходит в страну. Если прибавить отложенный спрос, то где-то 1,5 тыс. единиц туристических автобусов ежегодно требуется для рынка РФ. И обновление модельного ряда Higer вполне ожидаемо. Именно таким широким ходом «Русбизнесавто», эксклюзивный дистрибьютор, рассчитывает максимально удовлетворить потребности компаний, занимающихся туристическим бизнесом.

На фестивале «ТранспортФест» компания «Русбизнесавто» представит три обновленные модели Higer — KLQ6128LQ, KLQ6952KQA и KLQ6812KQ.

Самая маленькая модель — 8,2-метровый «турист» KLQ6812KQ на 29 пассажиров — пришла на смену автобусу Higer KLQ 6826, который продается у нас с 2011 года, периодически подвергаясь модернизациям. Новинка будет предлагаться с уже известной нашим перевозчикам силовой установкой — 4,5-литровым дизелем Cummins ISDe 200 50 (200 л. с., 745 Нм) и 6-ступенчатой коробкой Qijiang S6-80. Модель получила увеличенный багажный отсек (2,7 м³), а два топливных бака прибавили в объеме — суммарно в них вмещается 260 л, а не 220 л, как

у предшественника. В результате повысилась дальность хода автобуса без заправки.

Внешне машину отличает обновленная оптика с улучшенным световым потоком. Кстати, на элементы головного освещения производитель дает гарантию 2 года или 200 тыс. км. Открываемая передняя маска с серебристым овалом выполнена из пластика. Это исключит коррозию и позволит автобусу дольше сохранять презентабельный вид. Передний бампер состоит из трех частей, их можно заменить по отдельности, сократив затраты на ремонт.

В интерьере доминируют светло-серые и синие тона. В отделке салона используется добротный пластик. Пол застелен линолеумом под паркет, предусмотрена ночная

1. Самая маленькая модель — 8,2-метровый «турист» KLQ6812KQ на 29 пассажиров — пришла на смену автобусу Higer KLQ 6826, который продается у нас с 2011 года.
2. Туристический автобус Higer KLQ 6952LQ рассчитан на перевозку 39 пассажиров.





подсветка под потолком. Размещенные на подиумах комфортабельные кресла снабжены подлокотниками и USB-розетками (в базе). В распоряжении каждого пассажира — индивидуальный сервис-блок освещения и вентиляции. Над окнами смонтированы полки для ручной клади, окна прикрывают занавески в цвет сидений. Отопление конвекторное — используются настенные сплошные панели. В базовой комплектации предусмотрен кондиционер.

За рулем удобно. Раньше доступ на рабочее место водителя ограничивал рычаг КП, возвышавшийся на массивном постаменте. После рестайлинга миниатюрная кулиса КП заняла свое место на приливе передней панели. Водительское кресло оборудовано двумя подлокотниками нового образца. На встроенный в переднюю панель цветной монитор передается изображение с двух камер.

Подвеска KLQ6812KQ — пневматическая. Передние тормоза — дисковые. Задние — барабанные. В помощь водителю — системы ASR и ESC.

На 8,2-метровый Higer внешне очень похожа 9,4-метровая модель KLQ6952LQ, пришедшая на смену KLQ6928. Главное отличие новинки от предшественника — удлиненный на 320 мм кузов, позволивший увеличить пассажироместность до 39 мест и объем багажного отделения до 4,3 м³. Опционально предлагается компоновка салона на 35 и 37 мест с кулером, холодильником или без таковых. Объем топливного бака — 260 л.

В России автобус предлагается с 6,7-литровым дизельным двигателем Cummins и 6-ступенчатой



ПО ДАННЫМ РОССИЙСКОГО СОЮЗА ТУРИНДУСТРИИ, ВНУТРЕННИЙ ТУРИСТИЧЕСКИЙ ПОТОК В РОССИИ В 2023 ГОДУ СТАЛ РЕКОРДНЫМ И СОСТАВИЛ БОЛЕЕ 75 МЛН ЧЕЛОВЕК

механической КП Fast Gear с рычагом на приливе передней панели. Опционально будет доступен газовый мотор Yuchai и механическая коробка Qijiang S6-159.

В целом интерьер KLQ6952LQ схож с моделью KLQ6928, но есть особенность. Например, салон штатно оснащен одним 19-дюймовым монитором, второй — 17-дюймовый — предлагается опционально.

В базовой комплектации есть кондиционер и жидкостный подогреватель Valeo: равномерный обогрев по всей длине салона обеспечивается конвекторами, установленными вдоль бортов. На заводе можно заказать установку мультифункци-

онального руля, холодильника в передней панели и датчиков парковки и множество других опций, повышающих комфорт автобуса.

Предусмотренный базовой комплектацией электромагнитный ретардер Telma управляется подрулевым рычагом. Функционал этого агрегата позволяет уменьшить нагрузку на колесные тормоза, а это существенная экономия на сервисе.

С обслуживанием автобуса проблем не возникнет, заверяют в компании «Русбизнесавто». У дистрибьютора имеется собственный техцентр в Москве и более 80 сервисных партнеров по России.



В современной продуктовой линейке Минского автозавода значатся 10 базовых моделей автобусов (без учета электробуса и троллейбусов). Из них пять моделей пассажирских машин город/пригород (203, 206, 216, 226, 303), три лайнера пригородного и междугороднего сообщения (257, 231 и 232). Клиентам доступны перронный автобус с индексом 271067, «школьник» MAZ-257 и до недавних пор — только один полноценный «турист» большого класса. Последний — тот самый MAZ-251062 (4x2) с 360-сильным дизельным двигателем Mercedes-Benz OM 457 LA и 6-ступенчатой коробкой передач

ZF 6S1901 BO. Сегодня оригинальные компоненты Mercedes-Benz, ZF и других зарубежных брендов для отечественных машиностроителей уже недоступны. Минский автозавод нашел выход из тупика и в условиях санкций создал новейшую флагманскую модель импортозамещенного MAZ-350 (6x2).

РОЖДЕНИЕ НОВОГО «ЗУБРА»

Развитие темы туристического MAZ-251 в виде трехосника в свое время (более 10 лет назад), увы, не состоялось. Но в конструкторском бюро под руководством главного конструктора по автобусам Минского

«ТУРИСТ» ИЗ МИНСКА

MAZ-350046 > ГАБАРИТНАЯ ДЛИНА: 14,8 М > НАЧАЛО ПРОДАЖ: 2023 Г. > ЦЕНА: ОТ 20 МЛН РУБ.

ПОЛКУ ДАЛЬНОБОЙНЫХ ПАССАЖИРСКИХ МАШИН БЕЛОРУССКОГО ПРОИЗВОДСТВА ПРИБЫЛО! В МИНУВШЕМ СЕЗОНЕ СОСТОЯЛАСЬ РОССИЙСКАЯ ПРЕМЬЕРА ТУРИСТИЧЕСКОГО ЛАЙНЕРА MAZ-350046 В ТРЕХОСНОМ ИСПОЛНЕНИИ. ОН ПРИЗВАН ЗАМЕНИТЬ УШЕДШИЕ С ОТЕЧЕСТВЕННОГО РЫНКА АВТОБУСЫ ЕВРОПЕЙСКИХ БРЕНДОВ И ПОТЕСНИТЬ ОДНОКЛАССНИКОВ ИЗ КИТАЯ > АЛЕКСАНДР ТРОХАЧЕВ > ФОТО MAZ И ЮРИЯ ВЛОДАВСКОГО

автозавода Ю. Сырковаша унывать не стали. Коллеги Юрия Дмитриевича, находящегося в профессии более 30 лет, решили воплотить перспективную идею в пассажирской машине третьего поколения.

К проекту минчане приступили в октябре 2013 года. Сразу прикинули компонентную базу. Намеревались включить в силовую линию мерседесовские агрегаты: 6-цилиндровый рядный мотор OM 471 LA Евро-6 (в серии с 2011 г.) и автоматизированную коробку передач модели GO 250-8 PowerShift (с 2015 г.). В конструкцию ходовой думали имплантировать мосты и оси ZF, но за несколько прошедших лет жизнь внесла свои существенные коррективы.

Минчане лишились едва ли не главного козыря — вызывающей доверие потребителей надежной агрегатной базы европейских премиум-брендов. На выходе предприятие осилило совершенно обособленный продукт третьего поколения под названием МАЗ-350. Философски это ближайший аналог немецких трехосников Mercedes-Benz Tourismo и Neoplan Tourliner. Есть одноклассники других брендов, но минчане сразу задали высокую планку.

В первой таблице продуктовой линейки белорусского производителя с упоминанием 350-й модели 15-метровый МАЗ-350056 обозначен как «турист» с числом мест 65+1+1 и уже с неактуальной силовой линией. В нее были включены выпускавшийся с 2003 года 6-цилиндровый рядный двигатель Mercedes-Benz OM 470 LA Евро-6 (326 л. с., 1700 Нм) и 6-ступенчатая автоматическая коробка передач первого поколения (2008-2019 гг.) ZF Ecolife 6AP2300B —

с максимальным крутящим моментом 2300 Нм. Теперь все это в прошлом.

С МЕСТА — В КАРЬЕР!

На выставке «Иннопром-2023» в Екатеринбурге минские машиностроители представили туристический МАЗ-350046 (6х2). Это лайнер третьего поколения для осуществления пригородно-междугородных и туристических перевозок. Сегодня это флагман пассажирской техники Минского автозавода, к которому со временем добавятся новые модели меньшей вместимости в двухосном исполнении. В пару к двигателям Weichai Power на них планируется использование коробок передач Fast Gear — китайских аналогов американским Allison. А пока в моторном отсеке флагмана стоит 6-цилиндровый турбодизель Weichai Power уровня Евро-6 — такие двигатели уже несколько лет входят в комплектацию грузовиков Минского автозавода новейшего поколения.

Туристические трехосники предполагается выпускать как транспорт спортивных клубов, в виде корпоративных шаттлов, машин туроператоров, спецтранспорта для госструктур и автобусов на межрегиональных «дальнобойных» маршрутах. Более компактные двухосники получат расширенный спектр применения, но говорить об этом пока преждевременно.

Кстати, последний из могикан — туристический ЛиАЗ-5290 «Крузиз» (2014–2022 гг.), чье поточное серийное производство фактически закончилось в 2017 году. По сути, полноценной замены иностранным «туристам» не стало.

МАЗ-350046

Колесная формула 6х2
Допустимая полная масса 24 500 кг
Мест для сидения 61+1+1
Объем багажных отсеков 11,1 м³
Габаритные размеры 14 810 x 2550 x 3860 мм
Колесная база 7010+1600 мм
Двигатель Weichai WP10HE6, турбодизель, Евро-6, 9,7 л, 400 л. с.
Коробка передач Allison, 6-ступ., АКП
Подвеска пневматическая
Размерность шин 295/80R22,5
Объем топливного бака 590 л

Автопром из Поднебесной — что называется, на любителя. Вот МАЗ и решил выстрелить дуплетом: обеспечить комфортабельными «дальнобойными» лайнерами и себя, и рынки за пределами Белоруссии: Россию, а также просторы бывшего СССР.

Самые распространенные в парках туроператоров — это междугородные машины на 44–51 пассажира, а здесь — 61! И это только пассажирские места, не считая кресла водителя и гида. Словом, рынок готов принять новинку, и заводчане основательно подготовились к серийному производству 350-го МАЗа.

НАСТОЯЩИЙ «ДАЛЬНОБОЙЩИК»

Александр Нюхтиков, заводской водитель-испытатель, ответственно утверждает,



1. Флагманский лайнер третьего поколения получил ряд узлов собственного производства Минского автозавода, среди них — элементы рабочего места водителя.
2. Кресла с высокой спинкой словно обнимают пассажира, позволяя избежать дискомфортных перемещений из стороны в сторону.
3. Цветовую палитру интерьера по традиции формируют дизайнеры-женщины.
4. В дополнительную комплектацию может быть включен холодильник с переносной лампой, полноценный блок мини-кухни, туалетная кабина.





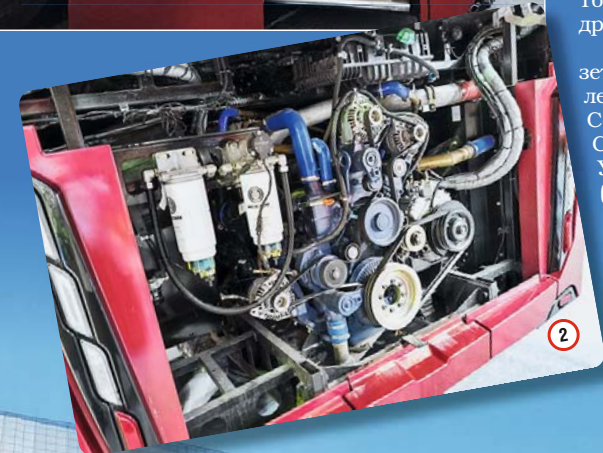
что пока есть дизтопливо в баке, на этом автобусе можно добраться в любую точку Белоруссии, ряд городов и поселков городского типа России, стран СНГ и дальнего зарубежья. Даже без дозаправки «радиус действия» у 350-го МАЗа довольно велик. Запас хода достигает почти 2000 км!

По сути, на одной заправке можно доехать от Минска до Парижа (1829 км) и теоретически даже до Марселя (2001 км). По плечу ему пробег до столицы объединенной Европы — Брюсселя (1828 км). Одна заправка под горловину 590-литрового топливного бака позволит достичь города Адана в Турции (1974 км), где собирают автобусы Mercedes-Benz. В зоне досягаемости курортная Анталья — до нее 1907 км. Куда еще «дотянется» МАЗ-350? До Рима (1739 км), Афин (1796 км), Лиона (1855 км), Тбилиси (1865 км), Еревана (1986 км) и ряда других зарубежных городов.

Минский «турист» без проблем довезет путешественников и до сотен населенных пунктов в РФ. В этом списке — Сочи (1990 км), Астрахань (1989 км), Северодвинск (1976 км), Ижевск (1913 км), Уфа (1834 км), Пермь (1830 км), Тольятти (1715 км), Краснодар (1714 км), Волгоград (1568 км) и т. д.

Откуда такая уверенность? С испытаний! Максимальная скорость лайнера ограничена бортовым компьютером на отметке 100 км/ч. При грамотном стиле езды расход топлива порожнего автобуса не превышает 20 л/100 км. При полной загрузке, в зависимости от дорожных и погодных условий, трафика и рельефа местности, можно уложиться в 30 л/100 км. И это не расчетное значение, а цифра, подтвержденная в ходе испытаний на дорогах общего пользования.

Минчане позаботились о том, чтобы сделать свой бренд и продукцию более узнаваемой. В частности, на фронтальной панели кузова разместили заводскую буквенную эмблему МАЗ, на кормовом стекле — эмблему зубра (такая же — в сердцевине рулевого колеса). Зная избалованность «дальнобойных» пассажиров, создатели 350-й модели самое пристальное внимание уделили дизайну, комфорту и безопасности. Четыре ступеньки переднего входа выводят на горизонталь, ведущую в салон. А вход, расположенный в колесной базе, содержит уже пять или шесть ступенек (смотря как считать). Верхняя из них уже переходит в горизонталь пола.





1. Четыре ступеньки переднего входа выводят на горизонталь, ведущую в салон.
2. В моторном отсеке флагмана стоит 6-цилиндровый турбодизель Weichai Power уровня Евро-6.
3. Эмблема зубра на кормовом стекле — фирменный знак Минского автозавода.
4. Трехосники предполагается выпускать как транспорт спортивных клубов, в виде корпоративных шаттлов, машин труператоров, спецтранспорта для госструктур и автобусов на межрегиональных маршрутах.

Даже простой обыватель отметит стильную сбалансированность интерьера. Кстати, его цветовую палитру по традиции формируют дизайнеры-женщины. Непредвзятые специалисты отмечают высокое качество материалов и сборки салона. Кресла со стороны центрального прохода снабжены функцией смещения в сторону. Есть подставки для ступней пассажиров. Кресла с высокой спинкой словно обнимают пассажира, позволяя избегать дискомфортных перемещений из стороны в сторону. Ездовой комфорт обеспечивают пневматическая подвеска, отличная герметичность салона и отменная шумо- и виброизоляция.

В дополнительную комплектацию может быть включен холодильник с переносной лампой, полноценный блок мини-кухни, туалетная кабина. Предусмотрено спальное место водителя с прямоугольным входным люком в стеновой панели слева от центрального входа. В дорогом исполнении допускается даже установка ЖК-мониторов в спинки впереди стоящих кресел. Словом, почти любой каприз для дальних путешествий за ваши деньги!

ФИГА ЗАПАДУ

Не было бы счастья, да несчастье помогло! Поговорка словно про узлы, агрегаты и комплектующие «туриста» МАЗ-350046: степень локализации поступательно идет в рост. Флагманский лайнер третьего поколения получил ряд узлов собственного производства Минского автозавода: каркас и обшивку кузова, ходовую часть, ведущий мост и управляемую ось, элементы рабочего места водителя. Белорусские предприятия вносят вклад в производство и поставку на МАЗ мультиплексной системы управления, автобусных шин, аморти-

заторов, рулевого механизма, ресиверов, стекол, аварийно-вентиляционных люков для запасного выхода.

Компоненты «Зроблена ў Беларусі» вместе с российскими на момент дебюта пассажирского лайнера — это два десятка позиций. И это не коврик под ноги водителя и не омывающая жидкость для ветрового стекла, а более существенные вещи. Иван Войтешонок, заместитель директора Центра перспективных разработок предприятия «МАЗ» — управляющая компания холдинга «БЕЛАВТОМАЗ», на стадии дебюта новинки заявил, что локализация перспективного лайнера достигала 78%. Это касалось деталей белорусского и российского производства. По словам заместителя генерального директора Минского автозавода Владимира Янушко, еще 15% компонентов в прошлом году импортировали из дружественных стран. Оставшиеся 7% комплектующих предстояло импортозаместить.

В отличие от второго поколения белорусских «туристов», МАЗ перешел на большее количество алюминиевых компонентов. Это облегчает конструкцию, продлевает срок службы кузова и способствует

обузданию топливного аппетита. Кстати, все, что можно рассмотреть в экстерьер — отечественное, производства РБ и РФ. Российские комплектующие в 350-м МАЗе: система пожаротушения, устройство вызова экстренных служб, наружные зеркала заднего вида, панели крыши.

В принципе, никакой гонки по локализации нет — все идет своим чередом. Зная упорство команды главного конструктора по автобусам Минского автозавода Юрия Сырокваша, сомневаться в достижении поставленной цели не приходится. Помните, каким был первый «турист» из Минска — 43-местный МАЗ-152 «Вазола» (2000-2014 гг.) и сравните его с «зубром» МАЗ-350 образца 2023 года. Земля и небо! Тут некоторые одноклассники не то что азиатских, но и европейских марок позавидуют. 🇷🇺

ПРОИЗВОДИТЕЛИ КОМПЛЕКТУЮЩИХ ДЛЯ МАЗ-350046 (6X2)

1. Ресиверы — Бобруйский завод тормозной аппаратуры и механизмов (ОАО «ТАИМ», РБ).
2. Стекла — УЧПП «КУВО», г. Могилев; ООО «Стеклолюкс», г. Гомель, РБ.
3. Комплект системы пожаротушения, РБ, РФ.
4. Управляемая ось — ОАО «МАЗ», г. Минск, РБ.
5. Карданный вал — ОАО «Белкард», г. Гродно, РБ.
6. Амортизаторы — ОАО «БААЗ», г. Барановичи, Брестской обл., РБ.
7. Ведущий мост — ОАО «МАЗ», г. Минск, РБ.
8. Крыша — Группа компаний «Автопласт», г. Сызрань.
9. Зеркала — АО «Астрофизика-АСМ», г. Москва.
10. Люки аварийно-вентиляционные — ЗАО «Белробот», г. Минск, РБ.
11. Солнцезащитная шторка водителя — ИОО «Дамсистем», г. Брест, РБ.
12. Устройство вызова экстренных оперативных служб — «Форт-Телеком», г. Пермь.
13. Рабочее место водителя — ОАО «МАЗ», г. Минск, РБ.
14. Мультиплексная система — НПП «Протон», г. Витебск, РБ.
15. Рулевой механизм — Борисовский завод «Автогидроусилитель» (ОАО «БЗАГУ»), РБ.
16. Комплект клавишных переключателей — завод специальной электроники «Заряд», агрогородок Друйск Браславского района Витебской обл., РБ.
17. Наружная облицовка — ОАО «МАЗ», г. Минск, РБ.
18. Шины — ОАО «Белшина», г. Бобруйск, РБ.
19. Санитарное оборудование — ОАО «ЭкоВакСистем», г. Москва, (локализовано в РБ).



ЗАБРАТЬ В ОДНО КАСАНИЕ

В РОССИИ ПОСТРОЕНА СПЕЦИАЛЬНАЯ ВЕРСИЯ ЭВАКУАТОРА ДЛЯ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ. НОВИНКА, БАЗИРУЮЩАЯСЯ НА ШАССИ «КОМПАС-12», ОСНАЩЕНА ОБОРУДОВАНИЕМ, ПОЗВОЛЯЮЩИМ ЗАБИРАТЬ НЕПОДВИЖНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА, НАХОДЯЩИЕСЯ НА УДАЛЕНИИ ДО 9 М > МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ > ФОТО АВТОРА

До недавнего времени семейство среднетоннажников «Компас», выпускаемое компанией «Тракс Восток Рус» на заводе в Набережных Челнах, примеряло на себе самые востребованные на рынке надстройки: бортовые, тентованные, рефрижераторные, промтоварные. В сентябре прошлого года мы тестировали такие машины на Дмитровском полигоне (см. «Автопарк» № 7/2023).

Теперь список рабочих специальностей пополнился еще и перевозкой легковых автомобилей. Потребность в такой технике обусловлена развитием парковочного пространства как ресурса городского хозяйства. В качестве автомобиля-

носителя для эвакуатора выбрана самая тяжелая модель семейства — «Компас-12» (КАМАЗ-43082 «Компас»). Исполнение с прямой платформой и КМУ проектировалось под одного из клиентов компании. Согласно техзаданию, автомобиль должен иметь высокую грузоподъемность, чтобы поднимать на себя, например, внедорожники любых размеров. Причем он должен «брать» машину из любого положения независимо от того, снят ли автомобиль с тор-

моза, есть ли у него буксирная проушина, и есть ли у него вообще хозяин. Наконец, эвакуатор должен быть маневренным, что позволит ему выполнять задачи в короткие сроки, не становясь причиной заторов на узких улочках центра города.

Для монтажа специальной надстройки выбрано шасси с колесной базой 4700 мм. Исполнение шасси стандартное, без специальных доработок. Двигатель — знакомый многим нашим сервисным мастерам 3,8-литровый дизель Cummins ISF мощностью 166 л. с., крутящим моментом 592 Нм с технологией SCR в си-





стеме нейтрализации отработавших газов. Коробка передач — 6-ступенчатая Fast Gear с повышающей высшей передачей. Подвеска — рессорная, тормозные механизмы на всех колесах — барабанного типа. Предусмотрен вспомогательный моторный тормоз в виде заслонки в выпускном коллекторе двигателя.

Стоит обратить внимание на интересную особенность «Компаса»: лонжероны у него имеют постоянное сечение по всей длине. Размер лонжерона — 230x75 мм, толщина стального листа — 6 мм. Постоянный профиль лонжеронов — характерное для производителей «больших» грузовиков решение, упрощающее работу производителей надстроек.

Кабина шириной 1995 мм с двумя пассажирскими сиденьями оптимально подходит для работы в стесненных городских условиях. У «Компаса-12» есть спальный отсек. Размеры спального места небольшие — 1720x400 мм. Впрочем, вряд ли водителю эвакуатора понадобится место для отдыха в кабине. Скорее, он положит за спинку кресла сумку с вещами и сочтет такую возможность за достоинство. Единственно, непонятно, зачем по бокам спального отделения сделаны дополнительные окошки: толку от них мало, а теплоизоляцию ослабляют.

Водительское сиденье — на салазках, справа от него — кран стояночного тормоза. Центральное место на торпедо занимают просторная магнитола и блок управления отопителем и кондиционе-

ром. Последний, кстати, предлагается в базовой комплектации. Чуть левее — кнопка включения светового спецсигнала, это оборудование установил кузовостроитель. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. На руле с логотипом КАМАЗа находятся кнопки и клавиши управления комфортными опциями, включая круиз-контроль и радиоприемник, как в легковушке.

Напомним, семейство КАМАЗ «Компас» производится на заводе «Тракс Восток Рус». Предприятие планомерно повышает уровень локализации. Например, кабину сваривают и окрашивают в Набережных Челнах, причем делают достаточно серьезную антикоррозионную обработку с катафорезным грунтованием. Также локализованы стекла, жгуты электропроводки, ящик АКБ и шины.

Изготовитель надстройки, автомобильный завод «Чайка-Сервис», оснастил эвакуатор стационарной платформой внутренней длиной 5000 мм и шириной 2350 мм. Отказ от сдвижной конструкции обусловлен принципом «ничего лишнего», ведь расширение функционала неизбежно увеличит снаряженную массу техники. На стальном рифленом настиле толщиной 3 мм предусмотрены крепления для тротуаров и растяжек — все это нужно, чтобы надежно зафиксировать транспортируемый автомобиль массой до 4400 кг.

Смонтированная за кабиной крано-манипуляторная установка «Чайка

1. Привод оборудования гидравлический, насос подключается к коробке отбора мощности.
2. На руле с логотипом КАМАЗа — кнопки и клавиши управления комфортными опциями, включая круиз-контроль и радиоприемник, как в легковушке.
3. На оголовке стрелы закреплена траверса с поворотным ротатором.
- 4-5. Пульт управления КМУ представляет собой пять рычагов по обе стороны колонны.

NR818T 4S» производится в Нижнем Новгороде. Телескопическая стрела имеет четыре секции, что позволяет поднимать груз массой 1525 кг на вылете 9 м. Грузоподъемность на минимальном горизонтальном вылете (2,48 м) составляет 6100 кг. На оголовке стрелы закреплена траверса с поворотным ротатором, текстильными стропами и захватами для колес. Наличие гидравлического балансира позволяет удерживать в горизонтальном положении автомобили с разным расположением центра тяжести и бережно устанавливать его на платформу. Устойчивость автомобиля в процессе погрузки и разгрузки обеспечивают четыре выдвижные опоры.

В общем, в эвакуаторе «Компас-12» все продумано для бережной поездки автомобиля не своим ходом. А качество транспортировки очень важно, иначе не обойтись без дополнительных проблем в придачу к той, которую эвакуатор и должен решить. 🚚



Модель Junfeng (Dongfeng) Q35, рестайлинговая версия Dongfeng Captain-T, вышедшая на российский рынок в декабре 2023 года, предлагается в двух исполнениях Q35 N (Normal) с колесной базой 2800 мм и Q35 L (Long) с колесной базой 3200 мм. Шасси можно адаптировать под любую бизнес-задачу благодаря надстройкам в виде бортового, промтоварного и изотермического фургона различной длины. Одним из вариантов надстройки на шасси Junfeng Q35 является бортовая платформа с крано-манипуляторной установкой. Применение КМУ позволяет расширить функциональные возможности

автомобиля. Такая установка механизмирует погрузочно-разгрузочные операции и уменьшает количество людей, занятых при их выполнении. Грузоподъемное оборудование может использоваться при выполнении строительных, монтажных и ремонтных работ, погрузки и выгрузки в стесненных условиях.

На старте продаж будет представлен автомобиль, оснащенный КМУ Fassi M30A.13, — востребованной в России крано-манипуляторной установкой тросового типа микросерии. Грузовой момент 3 т обеспечивает хорошую грузоподъемность при малом весе самой установки.

Грузоподъемность КМУ на максимальном вылете стрелы 5,75 м — 480 кг. Такой вылет достигается с помощью дополнительной механической секции удлинения стрелы. Максимальная грузоподъемность — 995 кг. Производитель надстройки — нижегородский завод по производству фургонов и спецтехники LPRO.

По желанию заказчика, данная крано-манипуляторная установка может быть смонтирована в любом удобном месте автомобиля: на раме перед бортовой платформой, на заднем свесе, а также внутри фургона или прямо в борту. В движение кран-манипулятор может

МАЛАЯ МЕХАНИЗАЦИЯ

РАМНЫЙ МАЛОТОННАЖНЫЙ ГРУЗОВИК JUNFENG Q35 ПОЛУЧИЛ НАДСТРОЙКУ В ВИДЕ БОРТОВОЙ ПЛАТФОРМЫ И КМУ. СПЕЦИАЛЬНОЕ ИСПОЛНЕНИЕ РАСШИРИТ ВАРИАНТЫ МОДЕЛЬНОГО РЯДА СПЕЦТЕХНИКИ НА БАЗЕ ШАССИ Q-SERIES


› МИХАИЛ НЕВЗГОДИН › ФОТО КОМПАНИИ-ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

приводиться как от автономной насосной станции, так и от механического гидронасоса, подключенного к коробке отбора мощности. При монтаже на раму, установка комплектуется основанием с двумя гидравлическими опорами, обеспечивающими надежную фиксацию автомобиля.

Полная масса грузовика — 3490 кг. Он оснащен 2,5-литровым турбодизелем Anhui Quanchai Q25A мощностью 146 л. с. и крутящим моментом 325 Нм. Экологический класс — Евро-5. Коробка передач — механическая, 5-ступенчатая. Спереди и сзади применена независимая рессорная подвеска с гидравлическими телескопическими амортизаторами. Задние рессоры усилены подрессорником. Передние тормоза дисковые, задние — барабанные. Грузовик оснащен ABS, распределителем тормозных усилий EBD и системой помощи при экстренном торможении AEB.

Двухместная кабина имеет эргономичный интерьер, удобные сиденья с тканевой обивкой регулируются в продольном направлении и по углу наклона спинки. В базовой комплектации предусмотрен кондиционер, круиз-контроль, электрические стеклоподъемники, при-

вод зеркал, мультимедийная система с 12,3-дюймовым дисплеем, центральный замок и многофункциональный руль. Рулевая колонка регулируется по высоте. Среди прочих достоинств модели отметим наличие удобных

подстаканников у водителя и пассажира. Дистрибьютор, компания ООО «Коммерческие автомобили Дунфен», предоставляет гарантию на грузовик 3 года или 100 000 км пробега. 



DONGFENG LCV



Официальный дистрибьютор малотоннажных автомобилей DONGFENG и JUNFENG в России

«АТЛАНТ» РАСПРАВИЛ ПЛЕЧИ

НА ВЫСТАВКЕ MININGWORLD RUSSIA 2024 «КАМАЗ» ПРЕДСТАВИЛ ДВЕ МОДЕЛИ ИЗ НОВОГО СЕМЕЙСТВА КАРЬЕРНЫХ САМОСВАЛОВ. СРЕДИ НИХ АВТОМОБИЛЬ-ТЯЖЕЛОВЕС, РАССЧИТАННЫЙ НА ПЕРЕВОЗКУ ДО ПОЛУСОТНИ ТОНН ГРУЗА > ЛЕОНИД ТОЛМАЧЕВ > ФОТО АВТОРА

Карьерный самосвал КАМАЗ-4555-000030-BC с колесной формулой 6x4, получивший название «Атлант 50», прежде широкой публике не показывали. Новинка оснащена универсальным самосвальным кузовом объемом 30 м³ и способна перевезти до 50 тонн сыпучих грузов (вскрыша и различные породы). Угол подъема платформы — 47°. Полная масса самосвала — 74 000 кг. «Атлант 50» оборудован 6-цилиндровым 13-литровым дизельным двигателем производства КАМАЗ (модель 910.81-560) мощ-

ностью 560 л. с. без системы нейтрализации отработавших газов. Трансмиссия — 7-ступенчатая гидромеханическая КП с ретардером и двухконтурным теплообменником.

Все три моста «Атлант 50» — китайского производства. Передний рассчитан на нагрузку 20 тонн, каждый из задних — на 27 тонн. Передняя подвеска рессорная, задняя — рессорно-балансирная. Рессоры — чусовские. Рулевое управление с гидросилителем поставляет «Ростар» из Набережных Челнов. Спереди

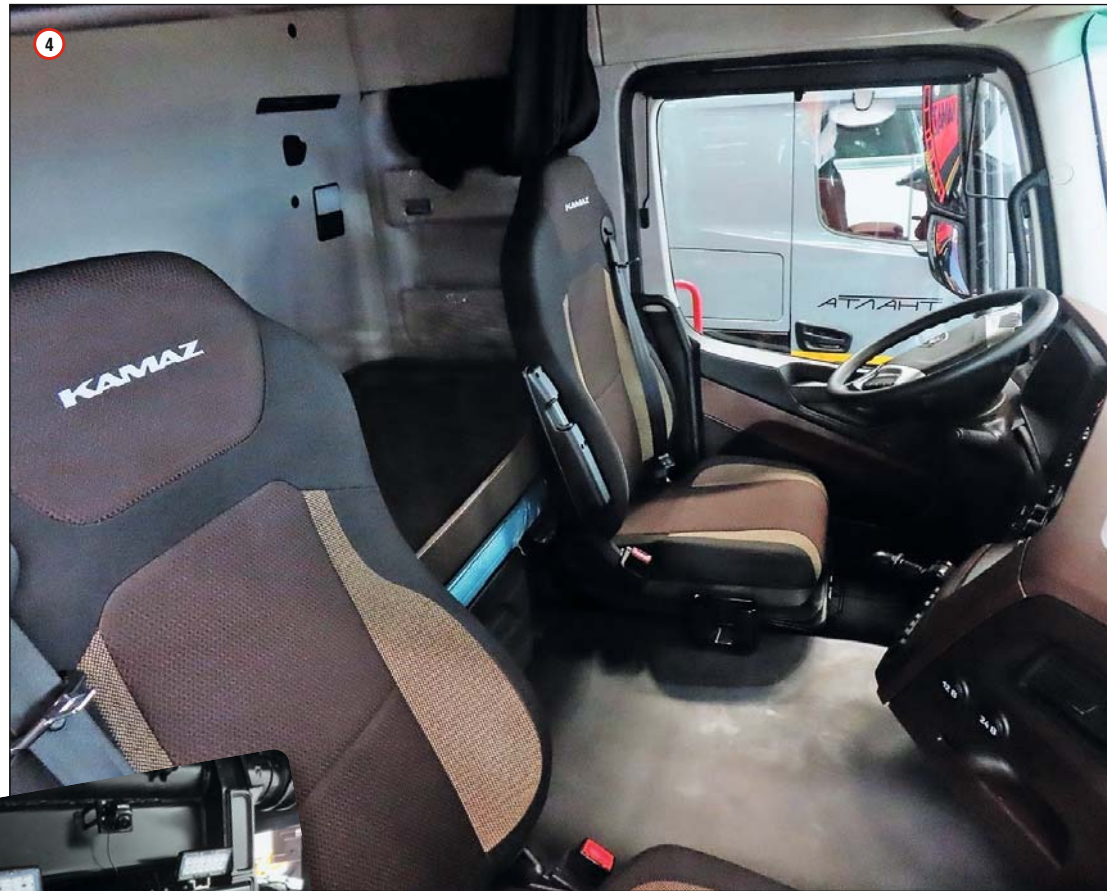
1. «Атлант 50» оснащен универсальным самосвальным кузовом объемом 30 м³ и способен перевезти до 50 тонн сыпучих грузов.
2. Кабина «Атлант 50» заимствована у региональных модификаций КАМАЗов поколения К5.

применяются шины размерностью 16.00R25, сзади — 14.00R25.

В комфортабельной кабине нового поколения К5 со спальным местом и четырехточечной пружинной подвеской опционально предусматривается дополнительный бытовой модуль с возможностью размещения СВЧ печи и холодильника. Имеется столик для принятия пищи.

Для доступа в кабину над выступающими в сторону колесами сделаны широкие площадки. Самосвал оснащен системами защиты кабины FOPS и ROPS.





От падающих из ковша экскаватора камней и глыб, сверху кабина укрыта мощным козырьком. Новый бампер разработан для условий эксплуатации в карьерах.

В комплектацию «Атланта 50» входят фонари дополнительного освещения, установленные по периметру машины, системы пожаротушения, контроля давления в шинах, динамического взвешивания груза, включая систему измерения крена (угла наклона) и предупреждения опрокидывания самосвала. Также он оснащен системами автоматической централизованной смазки и пожаротушения. Кроме того, инженеры компании предусмотрели наличие системы предупреждения о приближении самосвала к воздушным линиям электропередач (УСПВЛ) и блокировки подъема кузова под высоковольтными линиями.

Существенно, что машина получила систему автоматизированного управления движением ADAS уровня 1, которая включает в себя камеры кругового обзора, ультразвуковые датчики, отслеживание

состояния водителя, а также алкозамков.

Учитывая условия эксплуатации, в самосвале использована аккумуляторная батарея повышенной емкости, предусмотрены подогревы фильтра грубой очистки топлива, топливозаборника бака, зеркал заднего вида и кресла водителя.

Запустить «Атлант 50» в серийное производство планируют в 2025 году.

Еще один представитель семейства карьерных самосвалов — КАМАЗ-4554 («Атлант 49») — предназначен для работы в карьере и перевозки угля, вскрышных пород и различных руд. Премьера «Атлант 49» состоялась в прошлом году на выставке Comtrans 2023. Это самый грузоподъемный самосвал в транспортном габарите: он везет 49 тонн, при этом полная масса самосвала — 72 тонны. Объем самосвального кузова — 35 м³.

КАМАЗ-4554 оснащен интерактивной smart-системой для контроля эксплуатации гидравлического оборудования самосвала. Также предусмотрены контроль перегруза, крена, мониторинг

системы с передачей данных, есть функция предупреждения о неисправностях. Как и «Атлант 50», данная модель комплектуется новой кабиной K5 с защитой ROPS/FOPS.

Напомним, новое поколение карьерных самосвалов семейства «Атлант» с колесной формулой 6x4, 6x6, 8x4 отличается увеличенной грузоподъемностью, которая составляет от 39 до 100 тонн. В силу своих технических характеристик новейшие разработки компании «КАМАЗ» обеспечивают лучшие показатели в отрасли.

В России сейчас наблюдается интересная тенденция. Карьерные самосвалы (БелАЗ и другие) постепенно меняют на машины, построенные по принципу дорожных. Или на дорожные, но доработанные так, чтобы они могли использоваться в карьерах. Главное достоинство таких машин — на них можно ездить по дорогам «для всех». За счет этого улучшается логистика, работа становится более эффективной. Такой самосвал может без проблем переехать из карьера на новое место. Кроме того, дорожные самосвалы всегда можно отправить на какую-нибудь другую работу, например, на стройплощадку. 📍

3. «Атлант 49» полной массой 72 тонны — это самый грузоподъемный самосвал в «габарите».

4. Предусмотрено полноценное спальное место.

5. Система автоматической централизованной смазки входит в базовую комплектацию.



ГРУЗИТЬ, УКЛАДЫВАТЬ, РОВНЯТЬ

НОВИНКИ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ И ГОРНОДОБЫВАЮЩЕЙ ОТРАСЛИ ПОДГОТОВИЛО К ВЫСТАВКЕ СТТ EXPO 2024 ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО ЗАВОДА LIUGONG В РОССИИ ООО «ЛЮГОНГ МАШИНЕРИ РУС» > МИХАИЛ НЕВЗГОДИН > ФОТО LIUGONG

Группа машин, предназначенных для дорожного строительства, будет представлена интересными новинками: асфальтоукладчиком с гидравлической плитой, дорожной фрезой. Гусеничный асфальтоукладчик LiuGong 506E — это модель малого и среднего класса, которая имеет широкое применение при строительстве и ремонте городских и автомобильных дорог, внутридворовых территорий, паркингов. Асфальтоукладчик оснащен гидравлической виброплитой с трамбуемым брусом и электрообогревом. Ширина укладки асфальта может варьироваться от 2 до 4 м. Точность укладки обеспечивает ультразвуковая нивелирующая система.

Дорожная фреза холодного типа LiuGong M200E шириной фрезерования 2 м предназначена для срезки асфальтобетона с погрузкой гранулята в самосвалы. Машина используется при ремонте и реконструкции автомобильных дорог и магистралей, аэродромов, паркингов, городских улиц, то есть везде, где требуется обслуживание больших площадей покрытия. M200E

относится к категории больших дорожных фрез и имеет высокую степень автоматизации. Предусмотрены: настройка глубины фрезерования в одно нажатие, динамическая система автовыравнивания, адаптивная система регулирования мощности при фрезеровании, встроенная высокоточная система нивелирования, четырехканальное полностью электрическое и пропорциональное управление гидромоторами хода.

Машина оснащена двигателем Cummins M15CS3 мощностью 563 кВт, максимальная глубина фрезерования составляет 330 мм,

максимальная скорость — 95 м/мин, производительность фрезерования — 375 м³/ч.

В сегменте горнодобывающей отрасли компания представит новые модели карьерных самосвалов, тяжелых экскаваторов и фронтальных погрузчиков. Особенностью карьерного самосвала LiuGong DW105A грузоподъемностью 70 тонн является отсутствие надрамника под кузовом, благодаря чему машина имеет малую высоту борта кузова и низкий центр тяжести в груженом состоянии. Гидросистема с объединением потоков обеспечивает быстрый подъем кузова, а конструкция подвески имеет уменьшенное количество точек обслуживания, что упрощает работу водителя и повышает срок ее службы. Машина оснащена двигателем Yuchai и трансмиссией Allison.

Фронтальный погрузчик LiuGong 890N грузоподъемностью 9 тонн оборудован двигателем Cummins, трансмиссией и мостами ZF. Гидросистема, регули-



1. Фронтальный погрузчик LiuGong 890N грузоподъемностью 9 тонн оборудован двигателем Cummins, трансмиссией и мостами ZF.



2



4



3



5



7



6

руемая по нагрузке и компенсируемая по давлению с электрогидравлическим управлением, обеспечивает удобство и комфорт оператора. Машина может быть оснащена системой демпфирования стрелы, рулевым управлением с помощью джойстика, системой контроля полезной нагрузки и полуавтоматом наполнения ковша. Опционально доступны удлиненная стрела и выбор ковшей под различные применения. На выставке будет представлена версия для работы с горячим шлаком, имеющая дополнительную защиту от высоких температур и запыленности.

Фронтальный погрузчик LiuGong 862H будет представлен в версии для перевалки угля. Техника оборудована ковшом объемом 5,8 м³ и удлиненной стрелой. Среди других особенностей машины — целиком открывающийся капот отсека ДВС и комфортная кабина. Для работы в запыленных условиях погрузчик оснащается фильтром с масляной ванной и мощным светодиодным освещением.

Бюджетный фронтальный погрузчик LiuGong 855H адресован службам коммунального хозяйства. Техника грузоподъемностью 5 тонн сочетает простоту и надежность конструкции. Двигатель Cummins и планетарная коробка LiuGong обеспечивают функциональность без потери производительности.

На внутреннем рынке Китая компания LiuGong активно развивает направление электрификации строительной техники. Основным сдерживающим фактором здесь является развитие инфраструктуры

обслуживания и зарядки батарей. Тем не менее ряд заказчиков готов инвестировать в строительство такой инфраструктуры на своих объектах. Богатый опыт использования данного оборудования должен найти применение и в России.

Электрический фронтальный погрузчик LiuGong 856NE поддерживает быструю зарядку двумя пистолетами: станции до 300 кВт обеспечивают зарядку менее чем за 75 минут. Помимо этого, машина имеет гидравлические тормоза «мокрого» типа и электрогидравлическое управление гидросистемой.

Сельское хозяйство для нашей страны — это стратегическое направление. Ежегодная потребность отрасли оценивается в 22 000 единиц техники. Компания LiuGong начинает выход на рынок с моде-

лей мощностью до 240 л. с., однако уже в этом году ожидаются первые машины мощностью 350 л. с.

LiuGong LHK3504 и LHK2004 — это новинки сельскохозяйственных тракторов массой от 7 до 19 тонн, которые оснащены дизельными двигателями Yuchai мощностью 350 и 220 л. с. Они способны справиться с большим ассортиментом прицепного сельскохозяйственного оборудования, а также работать на тяжелых почвах. Машины оснащены трансмиссиями с переключением под нагрузкой, трехточечной подвеской сзади и гидропортами для подключения оборудования. Тракторы могут быть оснащены дополнительными утяжелителями и двоясными шинами на задней оси.

После ухода с рынка РФ основных поставщиков лесозаготовительной техники, компания LiuGong занялась активной работой по разработке и адаптации шасси для экскаваторов лесного назначения. На выставке компания продемонстрирует модель LiuGong 922 с шасси в специальной конфигурации. Эта 25-тонная машина имеет увеличенный клиренс, внешний защитный обвес и адаптированную гидравлику.

2. Гусеничный асфальтоукладчик LiuGong 506E имеет широкое применение при строительстве и ремонте городских и автомобильных дорог.
3. Особенностью карьерного самосвала LiuGong DW105A является отсутствие надрамника под кузовом.
4. Фронтальный погрузчик LiuGong 862H в версии для перевалки угля.
5. Трактор LiuGong LHK3504 способен работать на тяжелых почвах.
6. Электрический фронтальный погрузчик LiuGong 856NE можно полностью зарядить за 75 минут.
7. Дорожная фреза холодного типа LiuGong M200E шириной фрезерования 2 м предназначена для срезы асфальтобетона с погрузкой гранулята в самосвалы.

«ОТХОДНЫЕ» ПУТИ

СОСТОЯВШАЯСЯ В МОСКВЕ ВЫСТАВКА WASMA 2024 ПРОДЕМОНСТРИРОВАЛА, ЧТО ВОПРЕКИ САНКЦИОННОМУ ДАВЛЕНИЮ, РОССИЙСКИЙ РЫНОК ТЕХНИКИ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ОТХОДОВ НЕ ТОЛЬКО НЕ ОСКУДЕЛ, НО И ПОПОЛНЯЕТСЯ СОВРЕМЕННЫМИ МОДЕЛЯМИ

› ВАЛЕРИЙ ВАСИЛЬЕВ › ФОТО АВТОРА

Более того, российские производители, опираясь на собственные разработки, а также на компоненты, поставляемые дружественными странами, успешно модернизируют серийные и создают новые образцы мусоровозов.

На Wasma 2024 преобладали мусоровозы, базирующиеся на китайских шасси. После ухода «большой семерки» из России, продукция из Поднебесной стала популярной, тем более ряд моделей выпускается по лицензии европейских компаний.

ГК «Современные транспортные технологии» представила мусоровоз на шасси «Газон Next». Другое обозначение этой модели — ГАЗ-САЗ-3901-19, так как 11-кубовое мусоросборочное оборудование изготовил Саранский автозавод. Машина способна транспортировать до 2,9 тонн ТКО, работая на узких городских улицах. Для повышения удобства эксплуатации, машина оснащена камерой задне-

го вида и толстолистовым мусоросборником. Манипулятор грузоподъемностью 800 кг обеспечивает работу с контейнерами вместимостью до 3 кубов. Коэффициент уплотнения — 3.

Мусоровоз на шасси грузовика «Валдай 8» (ГАЗ-САЗ-3901-16) по назначению сходен с предыдущим образцом. Однако объем мусоросборника составляет 6 кубов, масса перевозимого груза — 2870 кг, а грузоподъемность опрокидывателя — 600 кг. Кроме того, мусоросборник оснащен светодиодной подсветкой рабочей зоны. Кстати, «Валдай» на два метра короче капотного собрата.

Любопытные новинки находились на стенде курганской «ИТМ Спецмашина». Речь идет о моделях VZ 16 на шасси JAC N200 (4x2) с задней пневмоподвеской и VZ 20 на шасси Shacman X3000 (6x4). Первая из них в своем 16-кубовом кузове способна перевезти до 7,5 тонн отходов, а грузоподъемность



1. Мусоровоз ГАЗ-САЗ-3901-19 на шасси «Газон Next».
2. ГАЗ-САЗ-3901-16 на шасси грузовика «Валдай» на два метра короче капотного собрата.





3



5



6



4



7

и объем мусоросборника второго образца соответственно составляет 10 тонн и 20 м³. Инженеры реализовали в этих машинах ряд интересных решений: датчики давления, встроенные в гидроцилиндры, телескопические цилиндры для перемещения плиты, новую выталкивающую плиту для получения дополнительного объема кузова, эргономичный пульт управления в задней части машины.

Отличие мусоровоза MA3-590725 (6x4) от других собратьев состоит в том, что на крыше 18,5-кубового мусоросборника с полезной нагрузкой 6 тонн расположили гидроманипулятор КМУ-4541 производства «Могилевтрансмаш» с вылетом стрелы 6,7 м. Решение позволяет работать заглубленными контейнерами. Грузоподъемность опрокидывателя — 700 кг. Для управления КМУ используется дистанционный радиопульт.

Мусоровоз SM10 Смоленского «Завода КДМ» на шасси КАМАЗ «Компас-12» с 10-кубовым кузовом



8



9



10



11

транспортирует до 6,5 тонн отходов. Полезный объем загрузочного устройства — 1,1 м³, машина обслуживает контейнеры вместимостью 120–1100 л. Наличие отбора мощности с применением насоса переменного объема позволяет снизить расход топлива при работе специализированного оборудования.

Новый мусоровоз «Завода КДМ» — SM16-03 с 17,5 кубовым бункером-накопителем грузоподъемностью 8 тонн базируется на шасси JAC N200S. Машина оснащена лебедкой, мойкой, пор-

тальным подъемником, системой кругового обзора, что актуально для работы в тесных пространствах дворов. Гидросистема частично укомплектована отечественными узлами.

Столичный «Москоммаш» для двух своих новинок выбрал в качестве носителя марку Dongfeng. Так, на модели MM-7028 на шасси S120T (4x2) установлен 10-кубовый мусоросборник с приемным бункером вместимостью 1,4 куба. В машину могут загружаться контейнеры объемом от 0,12 до 1,1 м³.

- 3. Модель VZ 20 на базе Shacman X3000.
- 4. Модель SM10 «Завода КДМ» на шасси КАМАЗ «Компас-12».
- 5. Мусоровоз MA3-590725 оборудован гидроманипулятором для работы с заглубленными контейнерами.
- 6. Мусоровоз SM16-03 производства «Завода КДМ» на шасси JAC N200S.
- 7. Модель SM10 «Завода КДМ» на шасси КАМАЗ «Компас-12».
- 8. Мусоровоз МК-2545-06 Рязского авторемонтного завода на шасси JAC N200.
- 9. Компактный мусоровоз на электрическом шасси P-1000 фирмы Pilotcar.
- 10. Бункеровоз ПБ-7028 на шасси Dongfeng S80T.
- 11. Модель ВКТ26-6310 на базе грузовика Sitrak C7H, оснащенная крюковым механизмом.



ТОЧКИ ОТСЧЕТА

ПРОШЕДШАЯ В ПОСЛЕДНЕЙ ДЕКАДЕ АПРЕЛЯ ОНЛАЙН-КОНФЕРЕНЦИЯ «РЕАЛЬНАЯ СПЕЦТЕХНИКА» СТАЛА САМОЙ МАСШТАБНОЙ В ИСТОРИИ ПОРТАЛА «ЭКСКАВАТОР.РУ». В ЧИСЛО СПИКЕРОВ ВОШЛИ ПРЕДСТАВИТЕЛИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО, КИТАЙСКОГО И КОРЕЙСКОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ. ПОМИМО РЫНКА СПЕЦТЕХНИКИ В ДОКЛАДАХ БЫЛИ ЗАТРОНУТЫ ТЕМЫ ЗАПЧАСТЕЙ, АРЕНДЫ СПЕЦТЕХНИКИ, ПОДБОРА КАДРОВ

› МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ › ФОТО КОМПАНИЙ-ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

По уже сложившейся традиции конференцию начал глава аналитической компании ID-Marketing Андрей Ловков, который привел таможенную статистику по популярным типам дорожно-строительной техники. По данным

спикера, объем импорта по итогам 2023 года превысил 50 000 машин, что стало рекордным показателем. 82% продукции поступило из Китая, еще 13% пришлось суммарно на Турцию, Корею и Индию, доля остальных стран — всего 5%. Лидеры по объемам ввоза среди типов техники — экскаваторы, фронтальные погрузчики и экскаваторы-погрузчики, среди брендов — XCMG, LGCE и LiuGong.

ДОЛГОСРОЧНЫЕ ЗАДАЧИ

Выступивший следом руководитель по продажам представительства LiuGong в европейской части России Александр Михайлов высказал мнение, что сегодня российский рынок стал более «взрослым» и предсказуемым, что позволяет работать здесь более уверенно. «В 2022–2023 годах мы не наблюдали обвала продаж, как неоднократно случилось ранее», — подчеркнул эксперт.

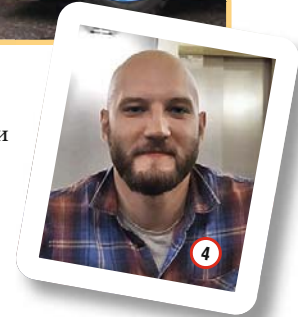




Представитель LiuGong рассказал, как изменились принципы и подходы к работе китайских производителей в РФ за последние 10 лет. Для работы в России они выбирают один из следующих способов: открытие официального представительства; назначение генерального импортера; стандартная дилерская сеть. При этом спикер подчеркнул, что если дилеры руководствуются в основном кратко- и среднесрочной выгодой, то представительство — это о долгосрочных задачах.

Игорь Мурашов, заместитель коммерческого директора ООО «СьюГун Ру», официального представителя XCMG в России, в своем докладе проанализировал внедрение современных технологий в продукцию китайского машиностроения. Основные направления развития — это расширение ассортимента (речь про ресайклеры, портовую технику, горно-шахтное оборудование и многое другое) и внедрение современных технологий в имеющуюся технику. Для китайцев уже не является новостью 3D-моделирование и 3D-печать компонентов. Развиваются беспилотные технологии (среди приведенных примеров — дорожный каток без кабины). Кроме этого, происходит массовая электрификация машин. Так, в портфолио XCMG уже присутствуют электрические автокран, экскаватор, фронтальный погрузчик, перегрузочная машина, дорожный каток и автобетоносмеситель.

Эрик Ларин, руководитель отдела закупок дорожно-строительной техники (ДСТ) в компании «Русбизнесавто», поделился планами работы в 2024 году. «Русбизнесавто» — компания, которая



только по направлению ДСТ работает с 14 брендами (среди них — производители из Китая, России, Индии и Европы). Тем самым поставщик стремится снизить риски: если один из активов дешевле, второй дорожает, и общий капитал стремится к балансу. Более подробно спикер остановился на сегменте экскаваторов-погрузчиков. В ассортименте «Русбизнесавто» — техника брендов LGCE, Bull, ACE, ЧЛМЗ и New Holland. ACE — это продукция из Индии (на данную страну по итогам 2023 года пришлось 15% импорта экскаваторов-погрузчиков). A Bull — собственная марка «Русбизнесавто», машины производятся по контрактам на партнерских заводах в Китае.

Анализ импорта спецтехники из Южной Кореи сделал руководитель отдела продаж компании «ТехМашЮнит» Олег Попов. По его словам, во всех сегментах землеройной техники, импортируемой из Кореи, наблюдается увеличение продаж. Но наиболее значительная динамика — среди колесных экскаваторов (рост в полтора раза за 2023 год) и гусеничных экскаваторов массой 80–120 тонн (+50%).



1. Андрей Ловков, глава аналитической компании ID-Marketing.
2. Александр Михайлов, руководитель по продажам представительства LiuGong в европейской части России.
3. Игорь Мурашов, заместитель коммерческого директора ООО «СьюГун Ру».
4. Эрик Ларин, руководитель отдела закупок ДСТ «Русбизнесавто».
5. Олег Попов, руководитель отдела продаж компании «ТехМашЮнит».



Что касается 20- и 30-тонников, то здесь наблюдается рост на уровне 3–7%. Но интересным является другое: поставки 20-тонников с китайских площадок Hyundai увеличились на 33%, с корейских — снизились на 12%. Как отметил спикер, производство в Китае позволяет предлагать более конкурентную цену и оптимизировать логистику.

ВРЕМЯ ВОЗМОЖНОСТЕЙ



UMG («Строительно-дорожные машины») является безусловным лидером в производстве автогрейдеров: занимает почти треть отечественного рынка. В 2026 году компания локализует 85% компонентной базы моделей. По другим продуктовым линейками показатели должны быть не менее 80%. Такие данные привел Алексей Слухай, директор по маркетингу UMG.

Лидеры рынка в настоящее время активно разрабатывают и реализуют проекты по импортозамещению базовых деталей тяжелой тех-

ники. Восстанавливается производство запчастей, которые долгое время традиционно закупались за рубежом: в первую очередь гидравлические устройства, мосты, коробки передач. Для полного соответствия государственным требованиям, отрасли необходимо свое производство всех компонентов группы «А». UMG идет точно в графике целевых федеральных норм, установленных правительством РФ к машиностроительным предприятиям: степень локализации в 2024 году по разным видам продукции — от 60 до 75%.

«Важным фактором в сфере импортозамещения является электроника. Производители автопродукции всегда были более компетентны в узлах и агрегатах, которые позволяют машине выполнять основные рабочие функции, выдерживать нагрузки в различных природно-климатических условиях. В части оснащения машинных блоков электроникой: контроллерами, панелями, датчиками — фокус нужно сосредоточить на производителях цифровых устройств, которые вполне могут унифицировать продукцию для разных видов техники, что позволит оперативно провести импортозамещение на отечественных линиях», — оценил ситуацию Алексей Слухай.

Еще одной большой проблемой для российских компаний, по его мнению, стала сфера логистики. Заводы, расположенные в европейской части страны и на Урале, вынуждены поднимать цены из-за высокой стоимости доставки машин на Дальний Восток, Сибирь

1. Алексей Слухай, директор по маркетингу UMG.
2. Елена Евсюкова, директор по развитию ООО «ДОЗ».
3. Иван Скрицкий, заместитель генерального директора ООО «Стаффинжиниринг».

и Приморье. Для отправки клиентам в эти регионы одного негабаритного экскаватора, например из Твери, требуются дополнительные вложения до 1,5 млн рублей. Конкуренты, в основном китайские, демпингуют, пользуясь поддержкой руководства КНР, предлагают более комфортные цены, что позволяет им активно завоевывать дальние регионы РФ.

Правительство РФ оказывает существенную поддержку отечественному машиностроению: субсидированный государственный лизинг стал хорошим драйвером для клиентов. Бизнес-программы позволяют значительно снизить первоначальный взнос и стоимость дальнейшего владения техникой. Постановление Правительства № 823 работает на производителей: компании, благодаря ему, могут предлагать вполне конкурентные цены. Однако транспортная логистика и высокая ключевая ставка Центробанка во многом нивелируют лизинговые преимущества. Для регионов Сибири, Дальнего Востока и Приморья необходимо разработать отдельные государственные программы, чтобы поддержать технологический суверенитет страны и обеспечить стратегическое развитие российского рынка машиностроения на длительный период, считает Алексей Слухай.





Елена Евсюкова, директор по развитию ООО «ДОЗ» (группа компаний ТехноParts), посвятила свой доклад рынку запчастей для спецтехники. Основными тенденциями 2024 года здесь являются: рост спроса на комплектующие для китайской техники, сужение рынка оригинальных запчастей и продолжающееся усложнение схем их поставок, а также большой объем фальсификата и восстановленных запчастей. «Сегодня доля контрафакта доходит до 30%, и значение будет расти. При этом защитить себя можно только одним способом — выбирать надежного поставщика. Но имейте в виду: с осторожностью стоит относиться к отзывам о товарах с выгодной ценой на маркетплейсах. Можно столкнуться с пересортом, когда кому-то достается качественный товар, а кому-то — брак», — предостерегла Елена Евсюкова.

ПОПАСТЬ В КАДРЫ

О рынке труда в строительной отрасли доложил заместитель генерального директора ООО «Стафинжиниринг» Иван Скрицкий. Ситуация такова: 50% спе-



циалистов в ней — старше 50 лет, еще 35% — в возрасте 41–50 лет. И все говорит о том, что «омоложения» кадров не предвидится.

В числе других тенденций: вынужденный отток работников, связанный с мобилизацией; отток трудовых мигрантов из Средней Азии; низкая популярность строительных специальностей среди молодежи.

При том, что в стране наблюдается увеличение объемов строительства. «В связи с этим важно сохранять имеющиеся трудовые коллективы. Причем не всегда здесь первостепенный вопрос оплаты труда. Не меньшую роль играет возможность профессионального обучения и роста, а также рабочие условия», — сделал вывод эксперт.

ПЕРВЫЙ — ПОШЕЛ!

В МОСКВЕ ПРЕДСТАВИЛИ ПРОТОТИП ДВУХЪЯРУСНОГО ПОЛУПРИЦЕПА-АВТОВОЗА I.M. ENGINEERING. МОДЕЛЬ, РАССЧИТАННАЯ НА ПЕРЕВОЗКУ ВОСЬМИ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ, СОЗДАНА ПРИ УЧАСТИИ КОМПАНИИ MAJOR AUTO TRANS

› МАКСИМ ПРИХОДЬКО › ФОТО АВТОРА

В 2023 году в России было реализовано 43 770 новых полуприцепов, подсчитали в маркетинговом агентстве НАПИ. Если сравнить этот показатель с результатами 2022 года, то рынок в этом сегменте техники вырос на 55,1%. Однако новых полуприцепов-автотовозов в этой статистике отражено всего ничего. Импортные, европейские бренды — Lohr, Rolfo и Kassbohrer — ушли с отечественного рынка. По оценке генерального директора компании «Major Auto Trans» Александра Журавлева, весь парк полуприцепов-автотовозов в России находится в возрасте 10 и более лет. Заместить европейские модели аналогичными из Китая не получается, так как полуприцеп-автотовоз является штучным товаром, который должен полностью подходить под российские условия эксплуатации, включая предельно допустимые в стране ширину, высоту и нагрузку на ось. Из отечественных производителей был и остается завод «АСТ-Канаш», но его продукция подходит не всем перевозчикам. Особенно тем, кто привык к универсальным моделям.

Некая безвыходность ситуации в плане замены под-

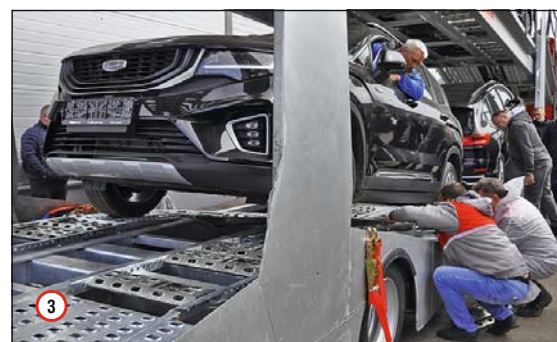
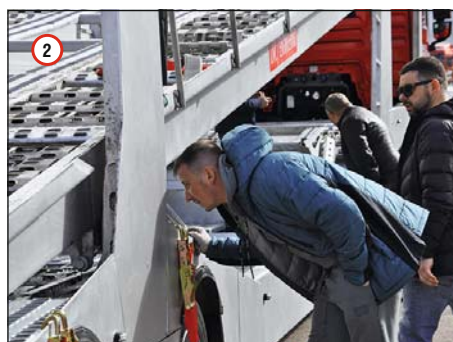
вижного состава подвинула российские компании Major Auto Trans (оказывает логистические услуги) и I.M. Engineering объединить усилия в разработке универсального полуприцепа-автотовоза для российских условий. Модель Atlas сделана на заводе в Китае. У нашего восточного соседа нет проблем с компонентной базой узлов и агрегатов, используемых при производстве полуприцепов (электрика, пневматика, осевые агрегаты). Основной недостаток техники производства этой страны кроется в двух причинах: низком качестве металла и плохой коррозионной стойкости. Первая модель российского полуприцепа сделана из конструкционной стали Q355 с пределом прочности 509 МПа. Существенно, что автотовоз полностью оцинкован, тогда как все местные модели только окрашены.

Разработчики постарались объединить в своей версии лучшие решения, принятые в европейских моделях, предназначавшихся для отечественного рынка.

При собственной массе 10 600 кг, автотовоз рассчитан на перевозку 20 000 кг полезного груза — это восемь легковых авто типа Lada Vesta. Габаритные размеры полуприцепа: 17 000 x 2550 x 3700 мм. Оси — BPW, тормозные механизмы — барабанные, подвеска — пневматическая.

Верхний ярус перемещается по вертикали винтовыми механизмами (их восемь





штук) с приводом от гидромоторов. Эта конструкция хорошо известна перевозчикам и доказала свою надежность в процессе эксплуатации. Настил, на котором располагаются автомобили, имеет специфическую перфорацию, ограничивающую дальнейшее перемещение стоящего на ручном тормозе транспортного средства в автовозе. Перфорация настила устроена так, что позволяет закрепить непосредственно у каждого из колес автомобиля специальные башмаки-«откатники».

Специализированный полуприцеп предназначен для работы в сцепке с седельным тягачом, колесная база которого не превышает 3600 мм. С выбором тягача проблем нет. Под эти требования подходят известные китайские «седельники» Sitrak C7H 4x2, а также российский КАМАЗ и белорусский МАЗ. Они оборудованы гидроприводом для работы полуприцепа-автовоза, и их колесная база соответствует требуемому параметру 3600 мм, а кроме того, высота седельно-сцепного устройства тягачей составляет

1. Для работы с автовозом подходят известные китайские тягачи Sitrak C7H 4x2 и Foton Auman EST4x2.
2. Замечания и предложения от перевозчиков будут учтены при запуске в производство серийных моделей.
3. При собственной массе 10 600 кг, грузоподъемность автовоза составляет 20 000 кг.
4. Оси — BPW, тормозные механизмы — барабанные, подвеска — пневматическая.
5. Настил, на котором располагаются автомобили, имеет специфическую перфорацию.
6. Гарантия на полуприцеп-автовоз будет составлять 12 месяцев.

1150 мм. К слову, такие грузовики составляют основу автопарка Major Auto Trans. Так как автовоз будет реализовываться и обслуживаться через эту сеть, у эксплуатантов получается солидная экономия времени при прохождении ТО всей сцепки.

Представители Major Auto Trans на презентации полуприцепа отметили, что сертификационные испытания для получения ОТТС идут полным ходом. Гарантия на автовоз будет 12 месяцев, а ориентировочная стоимость должна составить 10 млн рублей. Продавать и обслуживать технику будет компания Major Truck Center.

На презентации опытной модели полуприцепа-автовоза, основатель компании I.M. Engineering Илья Полуянов, выслу-

шивая комментарии специалистов, отметил: ему было приятно, что перевозчики сравнили Atlas с хорошо известным автовозом Rolfo Blizzard 3.3. Российскую модель, после сбора всех замечаний и предложений (их набралось с полсотни), конструкторы намерены выпустить на заводе в Китае в количестве 10 единиц и привезти в Россию уже весной. «Это совершенно другой уровень полуприцепа-автовоза», — сообщил Александр Журавлев на презентации новинки. Он выразил общее мнение от лица создателей о том, что «первый блин» не вышел комом. Российским инженерам удалось воплотить в металле главное — соединить в полуприцепе три краеугольных фактора: погрузочную высоту, ширину грузовой платформы и собственный вес, который должен быть как можно меньше, чтобы при максимальной грузоподъемности вписываться в рамки российских весовых ограничений. 

I.M. ENGINEERING ATLAS

Габаритные размеры, мм	17 000 x 2550 x 3700
Снаряженная масса, кг	10 600
Полная масса, кг	30 000
Тип подъемного механизма	винтовой
Количество стоек	8
Оси	BPW
Тормоза	барабанные

СЕКРЕТНЫЙ ПЛАН «П»

РЫНОК АВТОМОБИЛЬНЫХ ПРИЦЕПОВ ПОЛНОЙ МАССОЙ 750 КГ ТОЛЬКО НА ПЕРВЫЙ ВЗГЛЯД КАЖЕТСЯ НЕСЕРЬЕЗНЫМ. ПРОИЗВОДИТЕЛИ КАЖДЫЙ ГОД ПРЕДЛАГАЮТ В ЭТОЙ КАТЕГОРИИ МАССУ РЕШЕНИЙ, ПОДХОДЯЩИХ И ДЛЯ ЛИЧНЫХ НУЖД, И ДЛЯ ВЕДЕНИЯ БИЗНЕСА. НАПРИМЕР, НОВИНКА РЫНКА — ДВУХОСНАЯ МОДЕЛЬ «ТРЕЙЛЕР-82942» ОБЪЕМОМ 8,1 М³ > МАКСИМ ПРИХОДЬКО > ФОТО АВТОРА

Мобильная торговля — бизнес затратный. Учитывая, сколько сейчас стоит приобретение специализированного автомобиля — тем более. Но есть другой план, и он, представьте, тоже работает. Минимизировать финансовые потери можно, если на ту же автолавку посмотреть по-другому: превратить ее из самостоятельно «движимого имущества», автомобиля, в прицепной «вагон». Главное, чтобы в тандеме тягач-прицеп общая масса автопоезда не выходила за рамки 3,5 тонн. Это из-

бавит вас от непременной подкатегории Е в правах к традиционной В. Еще один плюс — простота конструкции, так как прицеп не оборудован собственной тормозной системой. Вот, кстати, почему тягач в этой связке должен быть тяжелее прицепа, так как тормозить он будет за двоих, это надо учитывать.

Прицеп категории О1, не выходящий за рамки полной массы 750 кг, только на первый взгляд по своей грузоподъемности выглядит игрушечным. А кто сказал, что малый бизнес заинтересо-

ван только в больших и вместительных конструкциях? Кстати о вместительности — не всякий груз обязательно бывает тяжелым и объемным одновременно. Многим полезный объем куда важнее грузоподъемности. Подмосковный завод прицепов «Трейлер», участник первого всероссийского конкурса «Лидер мобильной торговли — 2023», силами своего подразделения в Мытищах, сделал к конкурсу-2024 новую версию двухосного фургона, который базируется на заводском шасси модели 82942.





В основе прицепа паспортной грузоподъемностью 330 кг лежат узлы и комплектующие, которые опробованы заводом на моделях полной массой 1500–1600 кг. Это косвенно говорит, что прицеп сделан с учетом возможной перегрузки, но в разумных пределах.

Шасси прицепа обработано методом горячего цинкования, это тоже залог долгой службы изделия. Две оси, подвеска которых выполнена на рессорах AL-KO с гидравлическими амортизаторами, придают прицепу дополнительную устойчивость при движении и на стоянке. Подшипники ступиц применяются те, что ставились в свое время в переднюю подвеску ВАЗ-2108. Их главная особенность — отсутствие необходимости в регулировке и смазке. Центральное дышло новинки спроектировано по принципу сцепных устройств больших прицепов грузоподъемностью свыше 10 тонн, что обеспечивает надежную связь с автомо-

билем. Обычно прицеп комплектуется колесами посадочным диаметром 13 дюймов, но можно заказать и 16-дюймовые. Кстати, в зависимости от дорожного просвета автомобиля-тягача, сцепное устройство может перемещаться по высоте в интервале 120 мм, это делается при помощи двух ключей. Такой вариант говорит о том, что прицеп может буксировать большинство моделей легковушек.

При общей длине прицепа свыше 4 м, фургон обладает солидными размерами: 3000x1500x1800 мм. Полезный объем грузового пространства составляет 8,1 м³. Стенки выполнены из 9-миллиметровой влагостойкой фанеры. Из такого же материала сделан пол, а вот толщина распашных дверей надстройки составляет 18 мм. Задний портал тоже выполнен из оцинкованной стали — для увеличения прочности изделия. Внутри находятся проушины для крепления груза. Для внутреннего освещения используется не одиночный плафон, а светодиодная лента во всю длину борта. Двери фургона оснащены специальными фиксаторами и открываются на угол 270°. Они, как у тяжелых моделей, оборудованы штанговым запором с проушинами для навесного замка.

На базе такой версии, только в одноосном исполнении, в 2023 году был изготовлен прицеп для мобильной торговли мясными деликатесами. Там вместо распашных дверей врезано окно для выдачи по-

1. Как у больших грузоподъемных моделей, двери оборудованы штанговым запором с проушинами для навесного замка.
2. Полезный объем прицепа — 8,1 м³.
3. Оси AL-KO с квадратной балкой.
4. Специальное исполнение для мобильной торговли предусматривает окно для выдачи покупок.
5. Оси — BPW, тормозные механизмы — барабанные, подвеска — пневматическая.
6. Пол изготовлен из влагостойкой фанеры толщиной 9 мм. По периметру расположены проушины для крепления груза.
7. Для внутреннего освещения используется не одиночный плафон, а светодиодная лента во всю длину борта.

купок, а для работы в качестве автолавки предусмотрена боковая дверь. Такие доработки выполняет специальное подразделение завода, так как это является нишевым изделием, а не серийной продукцией предприятия. Модифицированные прицепы выпускаются малыми сериями под конкретные заказы.

Теперь о секретном плане «П». Прицеп стоит дешевле, а выручить он сможет не меньше, чем специальный коммерческий автомобиль. Новая двухосная модель будет выставлена в раздел «Автолавки. Лучшее техническое решение» Всероссийского конкурса «Лидер мобильной торговли — 2024», который состоится в сентябре текущего года в Чебоксарах. О других номинантах премии расскажем в ближайших номерах журнала. 📄

«ТРЕЙЛЕР-82942»

Габаритные размеры, мм	4490x2012x1800
Полная масса, кг	750
Грузоподъемность, кг	330
Количество осей	2
Подвеска	рессорная с амортизаторами
Дорожный просвет, мм	235

РЕСУРСНЫЙ КОНТРОЛЬ

G-PART > **ПОСТАВЩИК:** ГК «СТТ» > **ЭКСПЛУАТАЦИОННИК:** ТУЛЬСКИЙ ОБЛПОТРЕБСОЮЗ
> **ДАТА ПОСТАНОВКИ ПОД НАБЛЮДЕНИЕ:** ОКТЯБРЬ 2023 Г.

ЖУРНАЛ «АВТОПАРК» СОВМЕСТНО С ЦЕНТРОСОЮЗОМ РОССИИ ПРОДОЛЖАЕТ ЦИКЛ РЕСУРСНЫХ ИСПЫТАНИЙ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ БРЕНДА G-PART. КАК ВЕДУТ СЕБЯ ДЕТАЛИ В ЧЕРНО-ЖЕЛТОЙ ФИРМЕННОЙ УПАКОВКЕ, КОТОРЫЕ УСТАНОВЛЕННЫ НА АВТОМОБИЛЬ «ГАЗЕЛЬ БИЗНЕС»? НАПОМНИМ, МАШИНА ТРУДИТСЯ В СИСТЕМЕ ПОТРЕБИТЕЛЬСКОЙ КООПЕРАЦИИ ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ

> **МАКСИМ ПРИХОДЬКО** > **ФОТО АВТОРА**

Главное, на что обращает внимание каждый водитель при ремонтных работах — насколько хороша будет вновь установленная запасная часть взамен отработавшей. Иными словами, какова будет ее ходимость: выдержит ли она отведенный ей срок, удобно ли будет ее поменять? Для коммерческого транспорта это особенно актуально — на нем люди работают, и отказы по технике у таких машин обходятся

слишком дорого в буквальном смысле.

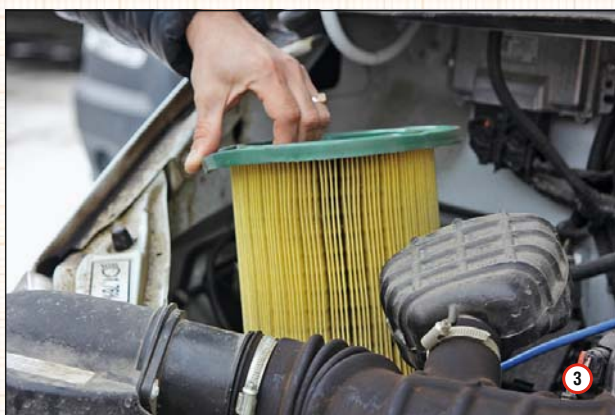
Осенью 2023 года редакция журнала обратилась к Тульскому облпотребсоюзу с просьбой при прохождении плановых ТО одного из своих автомобилей, автолавки ГАЗ-2834, использовать запчасти бренда g-part. Бренд представляет на рынок Группа компаний «Современный транспортные технологии», позиционируя его как разумную альтернативу

оригинальным деталям Горьковского автозавода. Кооператоры оказались людьми в технике «тертыми». Прежде чем согласиться, водители Тульского облпотребсоюза своими силами, т.е. посредством народного, сарафанного радио, поспрашивали у местных коллег, сталкивались ли они с запчастями g-part. Пропшенные коллеги ничего плохого припомнить не смогли. Сегодня ни одно уважающее себя

автохозяйство незнакомые автозапчасти для ремонтных работ не допустит, нужны рекомендации. Первый «фильтр» был пройден, и председатель совета Тульского облпотребсоюза Татьяна Труфанова дала добро на эксперимент: «Сейчас на рынке появилось большое количество компаний, которые предлагают запасные части по низким ценам, но мы в некоторых ситуациях опасаемся, так как скупой платит дважды», — уточнила Татьяна Николаевна. Попутно она объяснила свою тревогу: возглавляемый ей областной союз потребительских обществ обслуживает 238 отдаленных деревень и сел с населением 8,5 тыс. человек. Плюс дополнительно в этом году были приняты на обслуживание восемь отдаленных населенных пунктов. Раньше эти деревни обслуживали предприниматели, однако для малого бизнеса поездки в труднодоступные малонаселенные пункты стали большой проблемой. «Потребкооперация всегда была социально ориентированной», — резюмировала Татьяна Николаевна. Таким образом, ежедневно 13 автолавок Тульского райпо наматывают солидный километраж по региону.



1




Для знакомства с брендом мы предложили кооператорам три позиции: воздушный фильтр двигателя, комплект задних тормозных колодок и учли просьбу кооператоров — приобрели крестовину карданного вала. Покупали запчасти через интернет, там удобнее: крестовина стоит 955 рублей, фильтр — 434 рубля, комплект тормозных колодок обошелся в 1538 рублей. Все запчасти защищены кодами проверки подлин-

ности изделий, их можно «пробить» на официальном сайте поставщика. Опять же двухлетняя гарантия на запчасти вне зависимости от способа приобретения: на маркетплейсе или в торговых точках по реализации запчастей g-part. К слову, этих самых точек в России и странах СНГ аж 1400 пунктов! В Туле есть два таких магазина, мы проверили.

Из всей тройки запчастей тульские водители составили свое первое

впечатление о новом воздушном фильтре. Мы честно ждали пока предыдущий отработает свое, и поставили новый с логотипом g-part. Во-первых, и это главное — по размеру он такой же, как и оригинальный с завода. Не спешите улыбаться. В случае, если фильтр окажется по диаметру меньше, чем необходимо, в мотор будет поступать неочищенный воздух. Со временем, это может стать катализатором для внеплановой переборки двигателя. Вот, кстати, отчего складываются якобы правдивые рассказы о недолгой «ходимости» нынешних моторов российской техники. Новый фильтр от g-part встал как родной. Посмотрим, каким он будет через 10 тыс. км,

ждать осталось недолго. Раз в две недели мы звоним в Тулу с одним вопросом. «Нареканий по фильтру нет, его фильтрующий элемент пока не загрязнился», — отвечают нам тульские водители. На очереди — новая крестовина карданного вала. Будут ли проблемы при ее установке, появиться ли посторонний гул? Ждите начала лета — расскажем. 

1. Автолавки Тульского облпотребсоюза обслуживают 238 отдаленных деревень и сел с населением 8,5 тыс. человек.
2. Кабина «Газели» рассчитана на водителя и двух пассажиров. Экипажу автолавки здесь вполне комфортно.
3. Новый воздушный фильтр от g-part — полный аналог оригинального.
4. Срок жизни карданного вала и всей трансмиссии зависит от состояния крестовин.
5. g-part представляет ГК «СТТ», позиционируя его как альтернативу оригинальным деталям.

КИТАЙСКОЕ С ЕВРОПЕЙСКИМ

НЕКОГДА ЛУЧШИЙ В РОССИИ ДИЛЕР DAF, КОМПАНИЯ «БОРНТРАКСЕРВИС», ПЕРЕНОСИТ СВОИ ХОРОШО ЗНАКОМЫЕ РЫНКУ ПРАКТИКИ НА ГРУЗОВИКИ КИТАЙСКОЙ МАРКИ. МЫ ПОБЫВАЛИ В СОВРЕМЕННОМ ГРУЗОВОМ ТЕХЦЕНТРЕ С ЛОГОТИПОМ DONGFENG НА ФАСАДЕ > МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ > ФОТО АВТОРА

На выезде из Солнечногорска в сторону Москвы по трассе М-10 внимательный водитель большегруза наверняка приметит развевающиеся на ветру бело-красные флаги в корпоративном стиле одного из крупнейших автомобильных госпредприятий Китая. Здесь на площади 6,5 га разместился грузовой сервис премиального уровня обслуживания. И символика Dongfeng стала частью его новейшей истории.

Компания «БорнТракСервис» (БТС) присутствует на рынке более 15 лет,

ранее специализацией дилера были марки Volvo, Renault и DAF. Причем по продажам и обслуживанию грузовиков DAF предприятие в течение нескольких лет занимало лидирующую позицию в России.

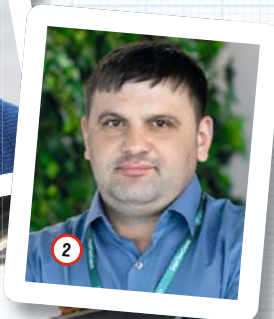
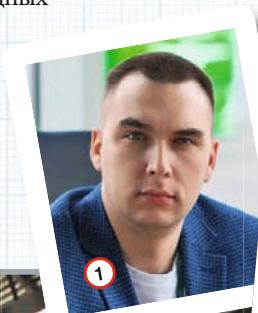
Уход с российского рынка западных компаний заставил дилера взглянуть на восток, в прямом смысле этого слова. БТС заключил

договор с компанией «Восточный Ветер», эксклюзивным дистрибутором седельных тягачей Dongfeng.

«Сегодня тягач Dongfeng — один из самых интересных грузовиков для наших покупателей и клиентов, которые остались с нами с давних пор», — рассказал исполнительный дирек-

тор «БорнТракСервис» Игорь Петелин. По его словам, большинство транспортных компаний, в том числе крупные логистические операторы и ритейлеры, уже переосмыслили взгляды на китайский автопром. Сейчас, по оценке эксперта, доля перевозчиков, лояльных к продукции из Поднебесной, увеличилась до 60%, хотя годом ранее тех, кто доволен китайскими машинами и их обслуживанием, было вдвое меньше. «Лояльность выросла потому, что владельцы китайских грузовиков получают здесь полноценную гарантию, качественное обслуживание, а значит, могут также уверенно и надежно выполнять свою транспортную работу», — объяснил Игорь Петелин, ссылаясь на обратную связь от постоянных клиентов.

Принципы взаимодействия дилера с клиентами, сформированные еще при работе с европейскими марками, остались неизменными. Более того, БТС передает свой опыт китайским партнерам. Получается продуктивно. Взять, к примеру, сервисные контракты «Dongfeng Доверие» — решение, позволяющее планировать, контролировать и фиксировать эксплуатационные расходы, было инициировано именно российской стороной. Сервисный контракт предлагается в связке с системой теле-





матики Dongfeng Point и пользуется высоким спросом.

Дилерская СТО Dongfeng имеет 22 поста для обслуживания грузовой техники. Они укомплектованы необходимым инструментом и оборудованием. В зоне ТО используются смотровые канавы и подкатные подъемники, имеется система централизованной маслораздачи. В одном из пролетов работает линия диагностики с роликовым тормозным стендом, имеется оборудование для проверки сход-развала.

Мощности СТО позволяют ежедневно обслуживать до 45 автомобилей. Один пост специально выделен для клиентов с сервисными контрактами, именно так БТС выстраивает приоритеты. И это правильно, ведь текущая загрузка ремзоны в последнее время высокая. «Количество обращений в ремонткратно увеличилось, потому что мы по-прежнему обслуживаем европейские бренды, где по понятным причинам отмечается рост углубленного ремонта», — поделился руководителем производства Александр Горай.

Впрочем, он уточнил, что запись на ТО свободная, очередей нет.

Если говорить про грузовой Dongfeng, львиную долю обращений занимает плановое техобслуживание. Основные заявки по гарантии связаны с неисправностями разных электронных датчиков. «Глобального ремонта не было», — уточнил Александр Горай. Кстати, гарантийные вопросы рассматриваются вне зависимости от того где и у какого дилера была приобретена машина. Главное, чтобы техника была завезена в Россию официально, а не «серым» путем.

Ремзона работает в графике 9:00–21:00 семь дней в неделю. В смене — три электрика, два моториста, шесть слесарей и три мойщика. Еще четыре механика занимаются предпродажной подготовкой машин. Компания регулярно направляет своих специалистов для повышения квалификации в учебный центр дистрибьютора, а для формирования кадрового резерва ведется работа с техникумами и колледжами. «Заведомо



1. Исполнительный директор «БорнТракСервис» Игорь Петелин.
2. Руководитель производства Александр Горай.
3. Мощности СТО позволяют ежедневно обслуживать до 45 автомобилей.
4. Принципы взаимодействия дилера с клиентами, сформированные еще при работе с европейскими марками, остались неизменными.
5. На складе имеется все необходимое для обслуживания грузовиков Dongfeng.
6. Линия диагностики оборудована роликовым тормозным стендом.

берем специалиста низкой квалификации, чтобы его обучить на производстве. Ставим новичков в команду к опытным специалистам, смотрим насколько он обучаем, — рассказывает представитель БТС. — Мы готовы вкладываться в их обучение, доучивать до тех знаний, умений и навыков, которые требуются нам».

На складах запасных частей (в компании БТС их несколько) имеется все необходимое для обслуживания грузовиков Dongfeng. На полках и стеллажах — оригинальные детали Dongfeng и запчасти для прицепной техники (ее тоже здесь обслуживают) и надстроек. Ассортимент регулярно пополняется с центрального склада дистрибьютора.

«Мы закупаемся на месяц вперед. Техника, по-

ступающая в ремзону, не может простаивать в ожидании запасных частей, механики должны выполнять свою работу спокойно, это повышает качество их работы», — говорит Александр Горай.

Кстати, в составе предприятия есть кузовной цех со стапелем и малярной камерой. Мы не заточены под одно техобслуживание, а предлагаем клиентам комплекс, — отметил руководитель производства.

За годы существования «БорнТракСервиса» в автобизнесе многое изменилось. Другими стали стандарты качества обслуживания, сократилось время простоя машин в ремонте, а клиент теперь заинтересован в получении комплекса услуг в одном месте. И в БТС это хорошо понимают, совмещая китайское с европейским.

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ СТО DONGFENG «БОРНТРАКСЕРВИС»

Площадь сервисной зоны	4500 м ²
Количество постов	22
Ассортимент склада запчастей	2000 артикулов
Специальные услуги	кузовной ремонт, обслуживание прицепов, установка доп. оборудования
Услуги для водителей	комната отдыха, кафе, столовая



ФИРМЕННЫЙ ЗНАК

Ведущий дилер сельскохозяйственной и дорожно-строительной техники «ЭкоНиваТехника-Холдинг» объявляет о запуске нового направления бизнеса. Компания начала производство запасных частей и технических жидкостей для самоходной и прицепной техники под собственной торговой маркой «Агрознак». Ассортимент бренда «Агрознак» включает около 2500 артикулов, в том числе масла, смазки и антифризы, расходные материалы для ТО, детали для ремонта узлов и агрегатов. Для всех артикулов налажено серийное производство в России. По данному проекту «ЭкоНиваТехника-Холдинг» на текущий момент сотрудничает с 74 предприятиями-партнерами, расположенными в регионах его присутствия: Алтайском крае, Новосибирской, Омской, Кемеровской, Кировской, Калужской, Тульской и Рязанской областях. Кроме того, небольшие собственные производственные площадки организованы на базе сервисных центров в селе Верхний Мамон Воронежской области и городе Кирове. Здесь производятся гидравлические шланги и детали из пластин.

Запчасти под брендом «Агрознак» создавались как аналог импортным деталям и компонентам, доступ к которым в настоящее время затруднен. Сырье и материалы закупаются у российских поставщиков. «ЭкоНиваТехника-Холдинг» работает над расширением ассортимента бренда «Агрознак» и в перспективе планирует увеличить его до 6000 артикулов.



БОЛЬШЕ ДОВЕРИЯ

Российский дистрибьютор грузовиков Dongfeng, компания «Восточный Ветер», открыла продажи сервисных контрактов «Dongfeng Доверие». Контракт дает возможность клиентам пройти плановое ТО в любом из 78 центров дилерской сети с оплатой в соответствии с заранее согласованным графиком платежей. В стандартный сервисный контракт входят: плановое ТО, включая замену масла и фильтров ДВС, замену воздушных фильтров, фильтров осушителя, обслуживание КПП, ГУР, редуктора и ретардера, регулировку клапанов, обслуживание систем AdBlue, замену охлаждающей и других жидкостей. По договоренности возможно добавление в сервисный контракт затрат не только на ТО, но и на ремонт.

Стоимость сервисного контракта «Dongfeng Доверие» рассчитывается после детальной аналитики транспортной ситуации клиента. С помощью специальной анкеты «Восточный Ветер» узнает у клиента характер решаемых транспортных задач, длину плеча перевозки, качество дорожного покрытия, массу груза. На основе этих данных, а также

планируемого срока заключения контракта (например, 36 месяцев), рассчитывается индивидуальный график обслуживания транспортного средства, а общая цена сервисного контракта делится на равные платежи по количеству месяцев в контракте. Сервисные контракты работают в тесной связке с системой телематики Dongfeng Point.



ЗАКАЗАНО — СДЕЛАНО

Тутаевский моторный завод, дочернее предприятие «КАМАЗа» в Ярославской области, освоило производство новой модели двигателя. Дизельный мотор ТМЗ 8487.10-03 мощностью 450 л. с. разработан по заказу крупнейшего российского производителя дорожно-строительной техники.

В этом году партнер ПАО «ТМЗ» — «ДСТ-Урал» выпустит десять новых тяжелых гусеничных бульдозеров D30 массой 53 тонны с двигателями ТМЗ 8487.10-03 мощностью 450 л. с. Первые десять двигателей уже изготовлены и отправлены в адрес заказчика.

Над созданием мотора для нового гусеничного бульдозера коллектив ТМЗ работал с 2022 года: был проведен комплекс опытно-конструкторских работ, собраны два опытных экземпляра двигателей. Сейчас «ДСТ-Урал» продолжает работу над тяжелым бульдозером D30 с двигателем ТМЗ 8487.10-03. В феврале в Тюменской области стартовал этап полевых испытаний опытной машины. Специалисты отдела главного конструктора и бюро гарантийного обслуживания Тутаевского моторного завода находятся на связи с потребителем и в режиме онлайн отвечают на вопросы, связанные с особенностями эксплуатации и технического обслуживания двигателя.



НИЧЕГО ЛИШНЕГО

MAYER Cargoline разработал новую модель самосвального полуприцепа, которая будет представлена в рамках выставки COMvex 2024. Новинка дополнит модельную линейку самосвальной техники, выпускаемой в России.

Новый самосвальный полуприцеп с кузовом half-pipe объемом 34 м³ выполнен из высокопрочной стали марки Powerform: для изготовления рамы полуприцепа были использованы серии S700, S420, для сварки контура самосвального кузова взяты стали S420 и S690. Все стальные детали полуприцепа проходят обязательную двукратную дробеструйную обработку перед покраской.

Полуприцеп полностью адаптирован для эксплуатации в сложных дорожных условиях: в конструкции использованы осевые агрегаты в 12 тонн, усиленная плита сцепки имеет толщину 10 мм и комплектуется двухдюймовым заменяемым шкворнем, фиксирующимся в двух положениях.

Самосвальный полуприцеп оснащен пневматической подвеской, предусмотрен механизм подъема передней оси. Держатель двух запасных колес расположен на передней стенке кузова с лебедкой, тент полуприцепа выполнен из высокопрочного ПВХ.

Производство полуприцепов MAYER Cargoline налажено на собственном современном высокотехнологичном заводе в Рязани. Площадь завода составляет 300 000 м², на производстве занято более 1000 сотрудников.

УВЕРЕННЫЙ РОСТ

В 2023 году в России были проданы 8700 новых рефрижераторов — автомобилей для перевозки скоропортящихся товаров, таких как продукты питания, медикаменты и других, требующих специального температурного режима. Это на 40% больше, чем годом ранее, но на 30% меньше, чем в 2021 году, посчитали в компании «СИБ Трансхолд», официальном дистрибьюторе холодильных установок Carrier.

Немногом более 4300 из общего количества — это автомобили с холодильными установками, работающими от двигателя автомобиля. Меньше 3000 — рефрижераторные полуприцепы для магистральных перевозок крупных партий грузов.

В сегменте рефрижераторных полуприцепов произошли серьезные изменения. Если раньше доля российских марок не превышала 10–15%, то в 2023 году она выросла до 50%. Однако в связи с возросшим спросом и увеличением нагрузки на производство, сроки отгрузки готовой продукции у российских производителей могут достигать 3–4 месяцев. На рынке, помимо европейских марок, поставляемых через параллельный импорт, все больше появляется иранских, турецких полуприцепов.

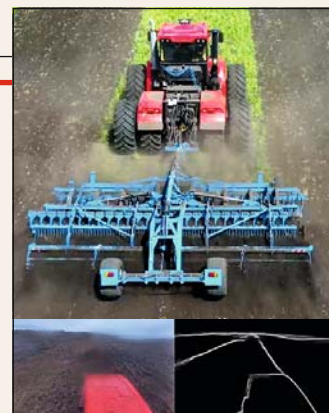
В первом полугодии остро не хватало легких коммерческих автомобилей для производства небольших рефрижераторов для городской развозки. Фактически, две трети рефрижераторов в сегменте было произведено на базе ГАЗ, Lada, ВИС, Sollers. В течение года на рынок вышли китайские производители шасси, хоть пока в незначительных объемах, но с неплохой динамикой.



ВИДЕТЬ ЛУЧШЕ ЧЕЛОВЕКА

Специалисты компании Cognitive Pilot (дочернее предприятие «Сбера» и Cognitive Technologies) смогли решить сложную задачу, позволяющую автопилотам умной сельхозтехники различать области, практически неразличимые человеческим глазом. Компания разработала технологию Cognitive Border Recognition, позволяющую с промышленной точностью распознавать границы обработанных и необработанных техникой областей, которые во многих случаях неотличимы человеком. Эта возможность позволила существенно расширить области применимости систем автопилотирования.

До недавнего времени такие задачи традиционно решались средствами автопилотирования без использования ИИ, GPS-навигацией по спутниковому сигналу. Однако с уходом зарубежных компаний-производителей систем GPS-навигации с российского рынка и прекращению ими поддержки пользователей, точность выполнения техникой, оснащенной GPS-навигаторами, сельхоз-операций снизилась в несколько раз. Специалисты Cognitive Pilot научились выделять ключевые признаки границы, разделяющей зоны обработанной и необработанной части поля для всех сельхоз-операций. На финальном этапе обработки инженеры интегрировали в архитектуру нейронной сети классическую технику преобразования Хафа, что позволило использовать глобальные признаки (такие как граница зоны вспахано/не вспахано) без сильного увеличения глубины сети. При этом подходе этапы обработки данных проходят более эффективно.



ОТКРЫТАЯ НИША

Завод «Ростсельмаш» расширяет ассортимент продукции и разрабатывает линейку дорожно-строительных машин, первые образцы которой — телескопический и фронтальный погрузчики — будут представлены на выставке СТТ Экспо 2024.

Телескопический погрузчик имеет грузоподъемность 4 тонны и максимальную высоту подъема 7 м. Он оснащен двигателем мощностью 132 л. с. и гидростатической трансмиссией, способен развивать скорость до 40 км/ч и преодолевать уклон до 30 градусов. Благодаря мощным гидrocилиндрам и аксиально-поршневому насосу, нагнетающему давление в магистрали до 280 бар, достигается максимальная сила отрыва в 57 кН. Для улучшения маневренности в погрузчике применены три режима управления: передними колесами, «след в след» и крабовый ход.

Фронтальный погрузчик имеет грузоподъемность 5 тонн, высоту выгрузки (по оси шарнира ковша) — 4,1 м, вырывное усилие на ковше — 170 кН. Машина оснащается двигателем мощностью 220 л. с., аксиально-поршневым насосом произ-



водительностью 230 л/мин и гидромеханической трансмиссией.

В настоящее время собраны прототипы, которые проходят ресурсные испытания. В 2025 году планируется выпуск опытно-промышленной партии, а выход на серийное производство — в 2026 году.



ОТКРЫТЫЙ ДИАЛОГ

В Москве прошла конференция «Стратегии авторынка: итоги 2023 и возможности 2024». На ней мало говорили об автомобилях, уделив основное внимание рынку автокомпонентов, технических жидкостей, их продвижению на различных площадках.

Главный организатор конференции — компания Nexus Automotive Russia. Естественно, что с приветственным словом выступил директор по развитию Nexus в России Алексей Суслов. Он рассказал о стратегии международной торгово-закупочной группы, партнерах и перспективах бизнеса. Группа Nexus имеет филиалы в 139 странах и 161 региональное подразделение, объединяет 90 поставщиков автозапчастей, из них 75 — для грузовой техники. В России в структуру Nexus

интегрировано 23 компании-участника. Среди них — дистрибьюторы, оптовые магазины и автопарки. «Группа Nexus — это достаточно сильный работодатель. Почти 9000 сотрудников трудятся в сообществе дистрибьюторов, участников группы», — отметил спикер.

Выступившая следом директор MIMS Automobility Moscow Оксана Анিকেва поделилась итогами выставки в 2023 году. «MIMS Automobility Moscow достигла новых масштабных высот, став самой крупной

во всей ее истории проведения. Количество участников превысило 1500 компаний из 20 стран, а продолжительность мероприятия составила 4 дня, наполненных активной работой», — рассказала Оксана Анিকেва. Она добавила, что все это свидетельствует о наличии интереса на рынке.

Оживление рынка подтвердили и другие участники конференции, рассказавшие о проектах, которые способствуют развитию отрасли запчастей и автокомплекующих. О том, как идут продажи запчастей

на Avito, доложил менеджер по развитию бизнеса в категории «Новые запчасти и аксессуары» Николай Кондратенко. По его словам, сегодня на маркетплейсе более 60 млн объявлений о продаже новых запчастей. «К прошлому году мы выросли более чем в два раза по количеству контента, и сейчас на Avito более 47 тыс. профессиональных продавцов, включая микробизнес», — рассказал эксперт. Под микробизнесом Avito подразумевает продавца, у которого нет стационарного магазина. Далее Николай Кондратенко уточнил, что спрос на новые запчасти сейчас выше, чем на бывшие в эксплуатации. «Из 60 млн объявлений о продаже запчастей в 34 млн речь идет о новых запчастях и аксессуарах. Причем 20% сделок оформляется с доставкой», — рассказал эксперт. Интересно наблюдение по динамике спроса на автозапчасти: рост спроса на запчасти для автомобилей российских и китайских брендов значительно

1. Директор по развитию Nexus в России Алексей Суслов открывает конференцию.
2. Выступает руководитель проектов СТО компании Sintec Group Дмитрий Азаренков.
3. Директор выставки MIMS Automobility Moscow Оксана Анিকেва поделилась итогами года и планами.
4. Николай Кондратенко рассказывает о продажах запчастей на Avito.
5. Доли продаж масляных брендов в канале авторизованных сервисов.





1



2



3



4

выше (более 30%), чем для традиционных марок.

О продажах смазочных материалов и охлаждающих жидкостей отечественных брендов рассказал руководитель проектов СТО компании Sintec Group Дмитрий Азаренков. Эксперт оценил общий объем рынка смазочных материалов в России в 300 млн л. При этом в последний год отмечается значительный рост в сегментах онлайн-продаж и авторизованных СТО, куда идет активный переход клиентов от дилеров. Говоря об особенностях параллельного импорта, Дмитрий Азаренков разъяснил, как по своим характеристикам отличаются масла Shell Helix Ultra 5W-40 европейского и турецкого производства. «Продукты из Турции значительно отличаются от продукта, который производится для европейского рынка и который ранее производился для рынка РФ», — рассказал представитель Sintec Group. В качестве подтверждения он привел результаты лабораторных тестов образца из Турции. Вот несколько выводов, понятных не только специалистам: низкотемпературный показатель CCS — за пределами допустимого, температура застывания не типична для продуктов из GTL (речь идет о маслах, синтезированных из при-

родного газа), вязкостные показатели — на грани допустимого.

Дмитрий Азаренков также рассказал о новом продукте, созданном на основе технологий ушедших с российского рынка Shell и Mobil — масле Rolf Ultra. Он пояснил, что при сравнении с аналогичными маслами Shell Helix Ultra 5W-40 (API SN+ ACEA A3/B4) и Mobil FS 5W-40 (API SN+ ACEA A3/B4), которые поставляются в нашу страну по параллельному импорту, отечественный продукт по своим свойствам значительно превосходит конкурентов, но при этом для клиентов он доступнее.

О некоторых брендах, присутствующих на российском рынке, рассказали их представители. В частности, технический тренер ООО «Оптимум Трейдинг» представительства CWorks Борис Юров говорил о поставках автомобильных запчастей, моторных масел, тормозных жидкостей, жидкостей для гидроусилителя руля, смазочных материалов, продуктов для детейлинга, ма-

териалов для СТО из Японии. Рост продаж в компании за 2023 год составил рекордные 400%. В ассортимент добавлены новые товарные группы: щетки стеклоочистителей, амортизаторы, радиаторы, катушки зажигания, антифризы. Сейчас в портфолио компании порядка 7000 складских номеров (SKU).

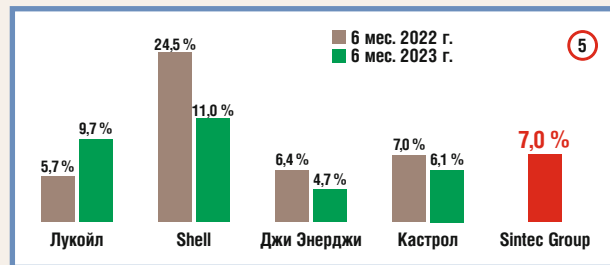
О запчастях, поставляемых из Японии, также поделился информацией Дмитрий Ковалев — технический специалист компании Jikiu.

Об успехах бренда Fenox, его новинках рассказал менеджер по работе с СТО Дмитрий Ядров. В 2023 году Fenox расширил ассортимент выпускаемой продукции, внедрив в производство 1239 новых SKU, из которых в новые товарные группы вошли ремкомплекты тормозного суппорта и свечи зажигания. Также компанией была освоена ли-

нейка комплектующих для китайских автомобилей. В настоящее время ассортимент Fenox насчитывает 10 404 SKU, из которых 617 приходится на легкий коммерческий транспорт.

В общей сложности на конференции «Стратегии авторынка: итоги 2023 и возможности 2024» было проведено два десятка выступлений, мероприятие посетили две сотни человек. По общему мнению представителей автоиндустрии, только получая актуальную информацию, возможно создание запчастей, которые действительно отвечают запросу рынка и соответствуют современным нормам и стандартам качества. В дальнейшем организаторы планируют провести конференцию еще масштабнее.

Леонид Толмачев
Фото автора





ГЛАВНАЯ ДЕТАЛЬ ЛЮБОГО АВТОМОБИЛЯ

Лихославльский радиаторный завод пережил социализм, сумел выстоять в «лихих девяностых» и не потерял свое лицо при капитализме. В 2008 году АО «ЛРЗ» наряду с АО «Элтра-Термо» вошло в производственную компанию «Промотроник». А еще радиаторному заводу недавно «стукнуло» 65 лет. Хороший повод для знакомства с предприятием.

Россия — страна большая. У всех на слуху города-миллионни-

ки, однако опирается держава на небольшие населенные пункты, где проживает не более пары десятков тысяч человек. Названия у городов российской глубинки простые да бесхитростные — Мышкин, Дно, Чухлома, Лихославль. Держу пари, что вы никогда не слышали о Лихославле.

Свое название город получил то ли от речки Лихославки, что протекала в этих местах, то ли от местных лихих людей, которые, согласно преда-

ниям, «обнесли» как-то обоз царя-батюшки. Слово «лихо» в русском языке ассоциируется с такими понятиями, как браваый, удалой. Когда в 1959 году в Лихославле было принято решение построить завод по выпуску автомобильных радиаторов, справиться с такой задачей стало по силам только людям упрямым и лихим.

Лихославльский радиаторный завод (ЛРЗ) был и остается одним из ведущих производителей теплообменников для автомобильной промышленности

России. В начале шестидесятых годов прошлого века завод вообще был единственным специализированным предприятием по выпуску медно-латунных автомобильных радиаторов и отопителей. Но работали лихо. Заводчане одними из первых в мире сумели освоить технологию производства паяных алюминиевых радиаторов! Предприятие с тех пор располагает солидной конструкторской и технологической школой, которая оснащена современными испытательными и измерительными лабораториями. К слову, в тех лабораториях можно производить весь комплекс необходимых работ: от проектирования до серийного выпуска продукции. Вот вам и малые города России. От радиаторов из Лихославля берут свое «начало» современные модели КАМАЗа, ГАЗа, УАЗа, МАЗа, тракторов ЧТЗ, автобусов ЛиАЗ и ПАЗ, а также Петербургского тракторного завода и других производителей спецтехники.

Основой сегодняшнего производства является участок по выпуску алюминиевых радиаторов с применением технологии Nocolok: две современные технологические линии пайки позволяют производить до 30 тыс. изделий в месяц. Часть автомобилестроителей по-прежнему нуждается в медно-латунных радиаторах. Для них в Лихославле действует специальная линия по спеканию, она производит до 32 тыс. изделий в месяц. Суммарно же выпускаемый на заводе номенклатурный ряд насчитывает более 150 наименований изделий. За столь большим ассортиментом продукции следит заводская система менеджмента качества, она соответствует требованиям стандарта автомобильной промышленности IATF 16949 2016.



1



2



3



4



5



6

На заводе справедливо полагают, что переориентация российской автомобильной промышленности на изготовление собственных узлов и агрегатов дает отрасли стимулы для развития. «Российский рынок покинули западные компании, с которыми мы ранее конкурировали, и это открыло новые перспективы к росту объемов производства уже выпускаемой продукции и разработке и продаже новой», — рассказал коммерческий директор компании Андрей Ткачев.

На заводе запущено производство по монтажу теплообменников в единый сборочный узел, который включает в себя интеркулер, радиатор системы охлаждения двигателя, а также необходимые элементы рамы и кронштейны навески. В комплектацию блоков, в зависимости от модели автомобиля, входят масляные радиаторы,

радиаторы ГУР, рукава и шланги с установленными хомутами, шторы, жалюзи, кожух вентилятора и другие элементы конструкции.

65-летний юбилей не повод для смакования только прошлых побед. Компания «ЛРЗ» в ближайшее время намерена обновить алюминиевое производство радиаторов, для чего закупает оборудование, привлекаются специалисты, внедряется иная культура производства, которая позволит выпускать высокорентабельные продукты. Как говорят на заводе — на уровне требований самых жестких мировых стандартов.

Другим стратегическим направлением предприятие-юбилея выбрало переоценку производства больших медно-латунных радиаторов для грузовых автомобилей и спецтехники. А еще ЛРЗ, начиная с прошлого года, стал участни-

ком программы бережливого производства. Целью проекта, проводимого совместно с Федеральным центром компетенций в сфере производительности труда, стал поиск внутренних ресурсов для оптимизации производственных процессов на всех уровнях. Гибкая производственная логистика позволит выпускать не только крупные, но и малые серии новой продукции. Все это сделать реально, дело за кадрами. Управляющий директор Смирнов С. Н. говорит о том, что завод открыт для новых конструкторов, технологов и логистов. Для функционирования производства дополнительно нужны сварщики, палящики, штамповщики, слесари механосборочных работ. Лихославльский радиаторный всегда славился своими рабочими династиями, лишь в последнее время наметился некий дефицит — такова сегодня участь всех малых городов страны. Молодежь стремится в мегаполисы. Между тем на двух производственных линиях



предприятия сегодня трудится более 300 сотрудников, а производственная площадь завода составляет 14 000 м², где каждый квадратный метр задействован на результат.

Руководство предприятия уверено, что развитие ситуации на рынке российских компонентов зависит от высококачественной и конкурентоспособной продукции собственного производства. Как ни крути, с радиатора начинается любой автомобиль вне зависимости от типа двигателя. Выходит, эта деталь еще долго будет в автомобиле оставаться главной.

Максим Приходько
Фото ЗАО «Промотроник»

1. АО «Лихославльский радиаторный завод» был и остается ведущим производителем теплообменников для российской автопромышленности.
2. На заводе запущено производство по монтажу теплообменников в единый сборочный узел.
- 3-4. Лихославльский радиаторный всегда славился рабочими династиями и гордится своими специалистами.
5. Часть автомобилестроителей нуждается в медно-латунных радиаторах. Линия способна выпускать до 32 тыс. изделий в месяц.
6. Предприятие располагает конструкторской школой, которая оснащена современными испытательными лабораториями.



1

До середины 70-х Завод имени Лихачева если и выпускал трехосные грузовики, то они относились исключительно к автомобилям повышенной проходимости. Включая самый первый из них, ЗИС-6, который получил дополнительную ведущую ось не столько для увеличения грузоподъемности, сколько для расширения возможностей в преодолении сложных дорожных условий — об этом прямо говорится в документах той поры. А первый трехосный грузовой автомобиль для дорог общего пользования появился в заводской модельной линейке только в 1975 году — он получил отраслевой индекс ЗИЛ-133Г1. Так сложилось, что производство заводом моделей с колесной формулой 6x4 всегда оставалось в тени выпуска автомобилей 4x2 и 6x6, которые считались основной его продукцией. Тем не менее и ЗИЛ-133Г1, и все последующие трехосные грузовики этого семейства по праву заслужили отдельного и обстоятельного рассказа. Собрать и обработать материалы для него мне

помог один из главных конструкторов ЗИЛа Владимир Григорьевич Мазепа, за что я выражаю ему искреннюю признательность.

Первым делом встает вполне закономерный вопрос: почему на ЗИЛе вообще взялись за трехосные грузовики для дорог общего пользования, если все послевоенные годы завод вполне успешно выпускал двухосные дорожные модели и трехосные внедорожники, став одним из главных их производителей в стране? Ответов тут несколько и, скорее всего, все они в сумме и стали причиной принятия решения о создании и запуске в серию ЗИЛ-133Г1.

Работы над будущим грузовиком с колесной формулой 6x4 стартовали в начале 60-х. В то время Завод имени Лихачева только приступил к серийному выпуску ЗИЛ-130, первые экземпляры которого сошли с конвейера в конце 1962 года. Напомню, что первоначально грузоподъемность ЗИЛ-130 определялась не в 6, а всего в 4 тонны, плюс еще 4 тонны он мог везти на двухосном

ИСТОРИЧЕСКАЯ РОЛЬ

НА ЗИЛЕ, С ЕГО МАССОВЫМ ВЫПУСКОМ ДВУХОСНЫХ ДОРОЖНЫХ ГРУЗОВИКОВ И ТРЕХОСНЫХ ГРУЗОВИКОВ ПОВЫШЕННОЙ ПРОХОДИМОСТИ, АВТОМОБИЛИ С КОЛЕСНОЙ ФОРМУЛОЙ 6X4 ВСЕГДА ИГРАЛИ РОЛЬ ВТОРОГО ПЛАНА. В ЧЕМ ЖЕ СОСТОЯЛА ЭТА РОЛЬ, И КАК ПОЛУЧИЛОСЬ СЫГРАТЬ ЕЕ МОДЕЛЯМ, ДОЛГИЕ ГОДЫ ОСТАВАВШИМСЯ НАИБОЛЕЕ ГРУЗОПОДЪЕМНЫМИ В ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ПРОГРАММЕ ЗАВОДА? > КОНСТАНТИН ЗАКУРДАЕВ > ФОТО ИЗ АРХИВА АВТОРА

прицепе. Но у сельских заказчиков, а они тогда были у завода в числе основных, часто возникала необходимость смонтировать на шасси более тяжелую надстройку или перевозить те же 8 тонн, но неделимых грузов. Не случайно грузоподъемность ЗИЛ-133Г1 оказалась как раз 8 тонн, а его бортовую платформу по сравнению с кузовом ЗИЛ-130 удлиннили с 3750 до 6100 мм, то есть более чем в полтора раза!

Другой момент: успешность работы автохозяйств в советские времена во многом оценивалась таким показателем, как количество тонно-километров. То есть им было выгодно насыщать свои парки грузовиками более высокой грузоподъемности.

Наконец, по подсчетам экономистов той поры, при сохранении существующей в 60-е годы структуры автотранспортного парка, в 80-е, с учетом непрекращающегося роста объемов грузоперевозок, количество водителей в стране должно было вырасти в два с лишним раза! Понятно, на практике такой рост был фактически невозможен. Единственным выходом виделось наращивание тоннажа грузовых автомобилей и переход к эксплуатации автопоездов. Не случайно на Уральском автозаводе как раз в то время появился предназначенный для дорожного применения трехосный заднеприводный Урал-377, а на Минском автозаводе — трехосные МАЗ-514 и МАЗ-515. Вышеперечисленные причины привели к тому, что за автомобиль аналогичной грузоподъемности взялись и на Заводе имени Лихачева.

Это только на первый взгляд кажется, что достаточно было усилить раму, подкатить еще один мост, нарастить платформу — и трехосный грузовик готов! На самом деле, не все так просто. Да, действительно, для ЗИЛ-133Г1 потребовалось спроектировать полностью новую раму. Но не только! Для него также разработали более грузоподъемную переднюю ось и новые ведущие мосты с усиленными балками. Средний мост снабдили проходным редуктором с межосевой блокировкой дифференциала. При этом оба ведущих моста комплектовали заимствованными у ЗИЛ-130 редукторами с гипоидной парой с передаточным числом 6,33. Ну и, конечно, вместо обычной задней рессорной подвески пришлось применить балансирующую. Передние рессоры удлиннили до полутора метров для улучшения плавности ходаотяжелевшего автомобиля.

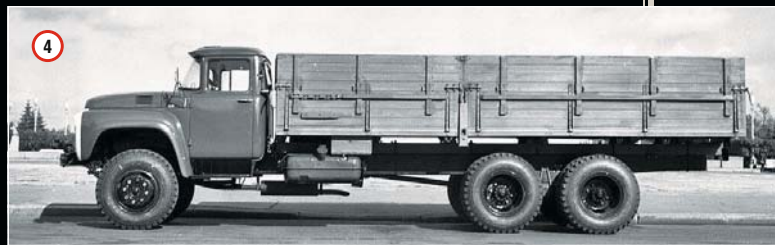
Главным конструктором ЗИЛ-133Г1 был Анатолий Кригер, а связующую роль в данном проекте выполняли компоновщики Михаил Кашлаков и Виктор Сальцын. Трансмиссией занимался зам. главного конструктора Георгий Феста, мостами — Юрий Ткаченко, подвеской — Борис Дышман, карданными передачами — Леонид Тарасов, внешним видом и кузовом — Виталий Певцов. Руководил процессом испытаний Георгий Матеров, а непосредственно испытывал первый образец трехосного автомобиля Илья Дьяков.

Во время эксплуатации ЗИЛ-133Г1 у него выявили серьезный недостаток. Пара задних ведущих мостов создавала передаваемые на кардан значительные вибрации, которых не было у ЗИЛ-130, и от которых со временем разрушался картер коробки передач. Поэтому при изготовлении этих картеров завод перешел от серого к ковкому чугуну.

Отмечались у ЗИЛ-133Г1 и другие недоработки различной степени тяжести, которые постарались устранить в ходе модернизации 1977 года. В результате появился ЗИЛ-133Г2. Ему усилили место крепления к балке редуктора главной передачи у среднего и заднего ведущих мостов. Кроме того, автомобиль получил более энергоемкую заднюю подвеску и усиленную сошку рулевого управления. Перечисленные мероприятия позволили поднять



1. ЗИЛ-133Г40 по кабине и силовому агрегату унифицировали с осваиваемым в то время заводом двухосным ЗИЛ-4331.
2. ЗИЛ-133Г1 мог перевозить 8 тонн груза. Его оснастили силовым агрегатом ЗИЛ-130.
3. Опытные трехосные самосвалы с различными вариантами опрокидываемого назад кузова.
4. Габаритная длина ЗИЛ-133Г1 составила 9 м, а внутренняя длина бортовой платформы была 6,1 м.
5. Седельный тягач ЗИЛ-133В с укороченной колесной базой так и остался опытным образцом.



1

грузоподъемность до 10 тонн. Кроме того, на модернизированный трехосный грузовик начали ставить доработанную облицовку радиатора с измененным расположением головных фар — их поменяли местами с указателями поворота, сместив несколько ниже согласно требованиям принятого в 1975 году ГОСТа.

Разработчики трехосного грузовика вполне справедливо сочли, что заимствованного у ЗИЛ-130 серийного силового агрегата будет вполне достаточно. Да, «сто тридцатый» был легче, но он мог работать в составе автопоезда, а ЗИЛ-133Г1 — нет. Поэтому по полной массе у них получается примерный паритет. Таким образом, трехосник оснастили V-образным 8-цилиндровым бензиновым двигателем ЗИЛ-130, развивавшим 150 л. с. и 402 Нм. В паре с ним ставили 5-ступенчатую механическую коробку передач, у которой пятая ступень была прямой. В результате у ЗИЛ-133Г1 и ЗИЛ-133Г2 унификация по силовому агрегату с серийным двухосным грузовиком получилась полная. С одной стороны, это было хорошо. Но с другой — не очень.

Не будем забывать, что уже во времена начала работы над ЗИЛ-133Г1, в высоких сферах было решено повысить эффективность грузоперевозок, перейдя от использования одиночных автомобилей к автопоездам. Поэтому еще в 1965 году, когда работы над будущим трехосным грузовиком находились в стадии проектирования, его планировали оснастить более мощным двигателем, выходные характеристики которого позволили бы буксировать прицеп. Этот V-образный 8-цилиндровый форсированный бензиновый двигатель получил тот же индекс — ЗИЛ-133. При сохранении унификации с двигателем ЗИЛ-130, его объем увеличили с 6,0 до 6,96 л, благодаря чему мощность выросла до 220 л. с., а крутящий момент — до 510 Нм. С такими выгодными характеристиками грузовик мог эксплуатироваться в составе автопоезда полной массой до 25,5 тонн. До 1968 года было изготовлено с десяток опытных образцов этого двигателя. Но от его освоения в производстве все же отказались — на ЗИЛе в это время уже во всю работали над будущими КАМАЗами и небезосновательно рассчитывали на оснащение своих трехосных грузовиков заимствованным у них дизелем. Так в последствии и произошло, но об этом расскажем чуть позже.

Запуск трехосных дорожных грузовиков в серийное производство совпал с введением в строй нового автосборочного корпуса. В нем располагались две нитки главного конвейера. В принципе, они были одинаковыми, но так повелось, что на первой выпускали двухосные ЗИЛ-130, а на второй — трехосные ЗИЛ-131. Процесс сборки последних был более трудоемким, поэтому темп их выпуска получался несколько ниже. Понятно, что ЗИЛ-133Г1, а потом и ЗИЛ-133Г2 оказались именно на второй нитке, по-

тому что по трудоемкости они были ближе именно к ЗИЛ-131. В день их делали не так много, в среднем два-три десятка. Неудивительно, что общий выпуск ЗИЛ-133Г1 и ЗИЛ-133Г2 с 1975 по 1979 годы составил 38 021 единиц — совсем немного по меркам Завода имени Лихачева.

На ЗИЛе не могли не задуматься о создании на базе трехосного грузовика семейства модификаций различного назначения. И действительно, заводские специалисты разработали унифицированные с ним седельный тягач и самосвал, отличавшиеся укороченной колесной базой. Первый получил обозначение ЗИЛ-133В, второй — сначала ЗИЛ-133Д, а потом — ЗИЛ-133Д1. Но в ходе их испытаний были отмечены: значительное ухудшение управляемости (особенно в зимний период), недостаточные тяговые возможности силового агрегата и заметное снижение ресурса трансмиссии. Последнее особенно касалось самосвала, испытания которого проводились в непростых условиях карьера, в результате чего на его мосты приходилась повышенная нагрузка. Поэтому от запуска в серию упомянутых модификаций решили отказаться. Второй шанс седельный тягач и самосвал с колесной формулой 6х4 получили, когда завод перешел к выпуску ЗИЛ-133ГЯ — в этот раз их техническую документацию даже передали в производство.

Несмотря на схожесть с предшественниками по конструкции и компоновке, по своим эксплуатационным характеристикам вставший на конвейер в 1979 году ЗИЛ-133ГЯ получился совсем другим грузовиком! Когда Камский автозавод только построили, возможности его моторного производства значительно превосходили возможности автомобильного. Поэтому камазовцы не отказались коллегам с ЗИЛа, с которыми их связывали несколько лет плодотворного сотрудничества, в поставках своих силовых агрегатов. Так родился ЗИЛ-133ГЯ, в моторный отсек которого вместо 150-сильного бензинового мотора поставили дизель КАМАЗ-740, развивающий максимальные 210 л. с. и 637 Нм. Причем он шел в одном блоке с также выпускаемыми на Камском автозаводе сцеплением и 5-ступенчатой КП, снабженной делителем.

Удлиненный капот и измененную облицовку радиатора для ЗИЛ-133ГЯ пришлось изготавливать по обходным технологиям. Его снаряженная масса при той же грузоподъемности в 10 тонн выросла примерно на 750 кг, а полная масса — до 17,8 тонн. Но все это с лихвой компенсировалось возросшими тяговыми характеристиками, наконец позволившими буксировать прицеп, да еще какой! Полная масса такого прицепа составляла 11,5 тонн, а масса перевозимого груза — 8 тонн. То есть полная масса автопоезда во главе с ЗИЛ-133ГЯ превышала 29 тонн. Появление этого грузовика действительно стало значительным шагом вперед: за рейс в сцепке с прицепом он мог перевозить в 2,25 раза больше груза, чем ЗИЛ-133Г1,

и в 1,8 раза больше, чем ЗИЛ-133Г2. То есть эффективность применения выросла фактически вдвое!

Понятно, что переход к использованию камского силового агрегата потребовал не только удлинения капота. Поскольку дизель КАМАЗ-740 развивал более высокий, чем двигатель ЗИЛ-130, крутящий момент (637 Нм против 402 Нм), достигался он при меньшем числе оборотов, а у коробки передач были ступени с иными передаточными отношениями, приняли решение делать несколько вариантов передаточных чисел главной пары: 6,33; 6,83 и 5,86.

По сравнению с бензиновыми предшественниками ЗИЛ-133ГЯ выпускали значительно дольше, вплоть до случившегося в 1993 году пожара на заводе двигателей КАМАЗа. Общее число выпущенных из заводских ворот ЗИЛ-133ГЯ составило 149 777 ед. Безусловно, этот автомобиль можно с полным основанием причислить к наиболее успешным моделям завода. К сожалению, прекращение поставок камазовских дизелей не только поставило точку в истории ЗИЛ-133ГЯ, но и самым пагубным образом отразилось на судьбе его преемника, ЗИЛ-133Г40, вставшего на конвейер в 1993 году.

ЗИЛ-133Г40 получил интегральный капот, крылья, бампер и кабину от двухосного грузовика нового поколения ЗИЛ-4331. Но теперь выпуском одной модели с бортовой платформой дело не ограничилось: на этот раз завод действительно предложил заказчикам целое трехосное семейство, в которое также вошли седельный тягач ЗИЛ-13305А, крановое шасси ЗИЛ-133Г42, шасси под установку бетоносмесителей, самосвальных, мусоровозных и других специальных кузовов ЗИЛ-133Д42, строительный самосвал ЗИЛ-ММЗ-4520 и сельскохозяйственный самосвал ЗИЛ-ММЗ-4516 с кузовами Мытищинского машиностроительного завода, а также самосвал ЗИЛ-4515 с кузовом НефАЗ. Появились даже серийные модификации с удлиненной спальняной кабиной: завод стремился в новый для себя сегмент автомобилей для междугородных перевозок! Для таких модификаций в ведущих мостах использовалась главная пара с передаточным отношением 5,86, а для всех остальных — 6,33.

Естественно, вместе с капотом и кабиной у ЗИЛ-4331 заимствовали и силовой агрегат в составе нового на тот момент V-образного дизеля ЗИЛ-645 объемом 8,74 л и 9-ступенчатой коробки передач. Нетрудно увидеть, что выдавая на максимум 185 л. с. и 510 Нм этот двигатель значительно уступал камазовскому — его выходные характеристики были явно недостаточны для трехосного грузовика, предназначенного для работы в составе автопоезда. Чтобы решить данную проблему, завод разработал модификацию вышеупомянутого дизеля с увеличенным рабочим объемом, получившую обозначение ЗИЛ-6454 и развивающую уже 200 л. с. Но, во-первых, этого все равно было недостаточно, а во-вторых, и это главное, у данного дизеля из-за повышенных выходных характеристик заметно снизилась надежность и ресурс. Поэтому, оснащая трехосный грузовик собственными дизелями, завод не мог наделить его требуемыми заказчиками эксплуатационными характеристиками. И тогда подходящий дизель снова стали искать на стороне.

В частности, руководство ЗИЛа обратилось на Ярославский моторный завод, который к тому времени преобразовался в ОАО «Автодизель». По мощностным характеристикам оптимальным для оснащения ЗИЛ-133Г4 и его модификаций виделся V-образный 8-цилиндровый ЯМЗ-238, который в ту пору комплектовался 8-ступенчатой КП. Но моторный отсек под его размещение требовал значительной переделки, поэтому выбор пал на самую мощную на тот момент модификацию более компактной V-образной «шестерки»: ЯМЗ-236А объемом 11,6 л развивал 195 л. с. и 716 Нм. Трехосный грузовик с таким дизелем получил обозначение ЗИЛ-6309, а седельный

тягач — ЗИЛ-6409. Этот двигатель спокойно вписывался в существующее подкапотное пространство, но к тому моменту был уже далеко не новым, справедливо считался чрезмерно тяжелым и прожорливым, а его 195 л. с. все равно было недостаточно. Поэтому базовым двигателем для трехосных зилевских грузовиков ЯМЗ-236А так и не стал.

Удачной альтернативой оказался рядный 6-цилиндровый Caterpillar 3116 — его на трехосные грузовики ЗИЛ начали ставить с 1995 года силами образованного в 1993 году совместного предприятия «Новотрак», в которое с российской стороны вошел «АМО ЗИЛ», а с американской — Caterpillar и Kenworth. За счет сравнительно небольшого рабочего объема 6,6 л, этот дизель был значительно легче и экономичнее, а наличие турбонаддува позволяло ему, в зависимости от модификации, развивать мощность в 200, 215 или 250 л. с. Максимальный крутящий момент у соответствующих модификаций



1. ЗИЛ-133Г40 в варианте мусоровоза.
2-3. В отличие от бензиновых предшественников, не рассчитанных на буксировку прицепов, получивший камский силовой агрегат ЗИЛ-133ГЯ мог эксплуатироваться в составе автопоезда массой 29,3 тонны.



3



1



2

1. Опытный седельный тягач ЗИЛ-133ВН: установка камского силового агрегата потребовала увеличить капот.
2. Опытный ЗИЛ-3133ВЯТ с новым интегральным оперением, под которым установлен камский 260-сильный турбодизель.
3. Седельный тягач ЗИЛ-13305А с удлиненной кабиной со спальным отсеком.
4. Строительный самосвал ЗИЛ-ММЗ-4520 с кузовом Мытищинского машиностроительного завода.

составлял 667, 820 и 836 Нм. С двигателем Caterpillar 3116 агрегатировались сцепление F&S и 9-ступенчатая КП Eaton. Такой силовой агрегат отлично подходил для зилковского трехосника, хотя и делал его вдвое дороже! Не удивительно, что партию таких шасси под комплектацию изотермическими фургонами даже закупила осваивающаяся на российском рынке компания «Кока-Кола». К сожалению, история совместного предприятия оказалась недолгой.

Впрочем, производство грузовиков ЗИЛ с колесной формулой 6x4 пережило его не намного: оно продолжалось до 2002 года, когда были изготовлены последние 23 таких автомобиля. А всего за девять лет завод выпустил 7556 автомобилей ЗИЛ-133Г4

и его модификаций. Объективно говоря, причиной сворачивания их производства стало не только отсутствие подходящего, сбалансированного по характеристикам и стоимости дизеля. К тому моменту автотранспортные предприятия утвердились во мнении, что полная масса

трехосного грузовика должна быть как минимум 25 тонн, а полная масса автопоезда — 40 тонн и выше. То есть эти параметры должны соответствовать предельным значениям, разрешенным для дорог общего пользования, иначе эксплуатация становилась попросту нерентабельной. Достигнуть таких весовых характеристик на существующей агрегатной базе у выпускаемых ЗИЛом трехосных грузовиков не было шансов. А значит, участь их была predetermined.

Но все же, шансы были? В начале 90-х, с вхождением Завода имени Лихачева в рыночную экономику, у его руководства не сразу, но появилось понимание, что ставка на среднетоннажники бесперспективна. А перспективен переход в куда более востребованные рынком легкий и тяжелый классы. И если опуститься по грузоподъемности вполне получилось: в 1995 году на конвейер встал «Бычок», то попытки уйти в более высокую весовую категорию, к сожалению, ни во что не вылились. Дело ограничилось лишь несколькими опытными моделями, но это — тема для отдельного разговора. Тем не менее об одной из них я все же скажу несколько слов. Потому что, окажись данная модель на конвейере, она по праву могла бы стать преемником ЗИЛ-133Г4. Назывался этот грузовик ЗИЛ-6401.

Точнее, это был седельный тягач. Инициатором его создания стал Энрико Дамьяно, занявший пост главного конструктора УКЭР в апреле 1994 года. Как раз тогда в рамках недавно созданного СП «Новотрак» американцы широко демонстрировали магистральные седельные тягачи Kenworth: трехосные, с большим капотом и вместительным спальным отсеком, со всевозможными аэродинамическими обтекателями. Дамьяно решил сделать нечто подобное, но с максимальным использованием заводских комплектующих. Так в 1996 году появился ЗИЛ-6401. Заднюю часть серийной кабины нарастили и увеличили ее высоту, создав в ней просторное отделение для отдыха водителей, в котором размещались две спальные полки, холодильник и микроволновка. Увеличили и интегральное оперение — под ним удалось разместить дизель ЯМЗ-7511 — самый современный на тот момент вариант ярославской V-образной «восьмерки», при рабочем объеме 14,9 л развивавшей 410 л. с. Мощность дизеля обеспечивала возможность работы в составе 40-тонного автопоезда. Стилистически переработанные облицовка радиатора и передний бампер со встроенными противотуманными фарами, прикрывающие раму сплошные боковые обтекатели, а также обтекатели кабины, охватывающие ее сверху и с боковых сторон, сделали дизайн этого седельного тягача современным и привлекательным. Он выигрышно смотрится даже по меркам сегодняшнего дня! К сожалению, появление ЗИЛ-6401 пришлось на самый сложный для завода период, когда он работал в убыток, а потому не было и речи об инвестировании в постановку на конвейер новых моделей трехосных дорожных грузовиков. Увы, их следующее поколение так и не появилось.



3



4

Участник выставки
COMvex 2024

📍 Павильон 3, зал 14,
стенд 226

КОМПАС

Грузовик категории В



КАМАЗ КОМПАС 5

Легкий и надежный грузовик

Полная масса до 3,5 т

Высокий запас прочности

Не требуется специальная водительская категория

Движение по дорогам общего пользования без ограничений

Нет необходимости установки тахографа

6+

Реклама. Не является публичной офертой. Уточняйте наличие по телефону **8 800 555 45 45**
или обращайтесь в региональное представительство «Компас»
www.compasstrucks.ru



НОВЫЙ ТУРИСТИЧЕСКИЙ АВТОБУС **HIGER** В РОССИИ!

KLQ 6952LQ

Пассажировместимость:
до 39 мест

Объем багажного отсека:
до 4,3 м³

