

ЖУРНАЛ

Грейдер

www.igrader.ru

РЫНОК СПЕЦТЕХНИКИ, ГРУЗОВИКОВ
И КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА

№2 (38) март-апрель 2020



Перевозим негабаритный груз



Как собирают Bobcat в Елабуге



Превратить грузовик во внедорожник

ТОРСОЛ

На гравийных отвалах



Новая автоматическая, модульная 3D система управления экскаваторами Торсол X-53x Auto Excavator

Дисплей — Гидравлический клапан — Джойстик — Датчик наклона — GPS приемник — Контроллер



г. Москва, ул.Малая Семеновская, д.9, стр.6.,
тел: +7 (495) 921-22-08,
mail: zao@gsi.ru,

г. Красноярск, ул. Молокова, д.16, пом.352,
тел: +7 (391) 257-33-02,
mail: krs@gsi.ru,

г. Иркутск, ул. Безбокова, д.7/4,
тел: +7 (3952) 22-22-24,
mail: irgeo@irgeo.ru

ТРИ В ОДНОМ

КАРИЧАННИН



ЗАРАБАТЫВАЙТЕ БОЛЬШЕ

Выполняйте широкий спектр строительных работ с помощью крана-манипулятора КМУ-150:

- 1. КРАН - грузоподъемностью 7 тонн с рабочей зоной 360°;
 - 2. ПОДЪЕМНИК - с сертифицированной поворотной рабочей платформой с высотой подъема до 22,0 м;
 - 3. БУРИЛЬНАЯ МАШИНА - с телескопическими шнеками 350 и 450 мм с глубиной бурения до 8,0 м.
- Выполнять рабочие операции можно через дистанционный управления.

КМУ-150 монтируется на бортовые дорожные и вездеходные шасси, седельный тягач и гусеничный трактор. Доступны модификации шасси с двухрядной кабиной. Гидравлическая система в новых моделях КМУ-150 оснащена более надежными креплениями и уплотнителями, что полностью исключает течь и просадку цилиндров при низких температурах. Прибор безопасности оборудован системой регистрации параметров работы и перегрузов для дополнительного контроля. В помощь владельцам КМУ-150 действует сервисная программа поддержки по вопросам эксплуатации и обслуживания.

ТОВАР СЕРТИФИЦИРОВАН

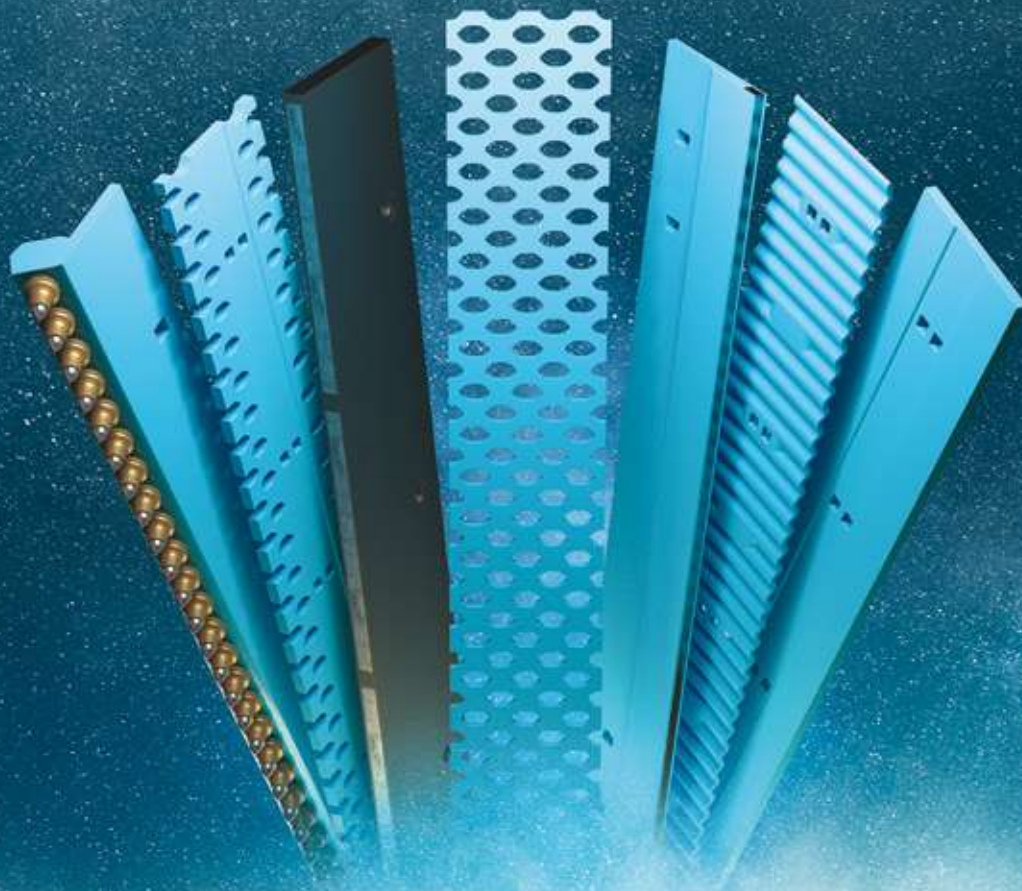
АО «ГАЛИЧСКИЙ АВТОКРАНОВЫЙ ЗАВОД»
ЗВОНИТЕ 8-800-100-25-44, ПИШИТЕ SALE@GAKZ.RU
WWW.GAKZ.RU

реклама

реклама

Sharq™

КРОМКИ ДЛЯ ГРЕЙДЕРОВ И ОТВАЛОВ КДМ



реклама

ООО «Олофсфорс»
Региональное представительство в России и СНГ
+7 (812) 956 57 90 (Санкт-Петербург)

 **Olofsfors**

www.olofsfors.com

ИСПЫТАТЕЛИ **6**



ТРОЛЛЕЙБУС VM3 5298-0000010-01 «АВАНГАРД»

Честно говоря, мы никогда не думали, что за всю историю журнала мы окажемся в троллейбусном депо. Но тут в городе появился этакий гибрид электробуса и троллейбуса. А тема экологии в Красноярске не уходит из лент новостей всех крупных СМИ.

СО ВСЕХ СТОРОН **10**

НОВЫЕ ПРАВИЛА ЛЬГОТНОГО ЛИЗИНА?



В декабре 2019 года рынок всколыхнула новость о введении нового механизма льготного лизинга. Опасений и догадок по поводу его действия было много. Мы собрали за нашим виртуальным круглым столом экспертов отрасли и обсудили с ними варианты.

КОМТРАНС **18**

КРАТКО

О втором поколении электрического седельного тягача DAF, новых надстройках от российских заводов спецтехники, лидерах рынка полуприцепов и других событиях — в нашем традиционном кратком изложении.

ОЙ, МОРОЗЬ, МОРОЗЬ **22**



Все мы чуть ли не ежедневно видим на улицах развозные машины. По большей части, это изотермические фургоны. А вот скоропортящуюся продукцию серьезные заказчики предпочитают отправлять в фургонах и полуприцепах, оснащённых холодильными установками.

ГРУЗОВОЙ АВТОРЫНОК НАЧАЛ ГОД С ПРИРОСТА ПОКАЗАТЕЛЕЙ **26**

Наши друзья из агентства «Автостат-Инфо» делятся информацией о ситуации на рынке грузовиков. Какие модели оказались самыми востребованными, а какие бренды снизили продажи?

СТРОЙТЕХ **30**

КРАТКО

О прогнозах John Deere на этот год, появлении в России нового телескопического погрузчика Manitou, модернизации мини-погрузчиков Case и победителе нашего голосования «Выбор профессионалов» в нашем традиционном кратком изложении.

ПЕРЕВОЗИМ НЕГАБАРИТ И ТЯЖЕСТИ **34**



Длинномерные, крупногабаритные или сверхтяжёлые грузы нашим читателям приходится перевозить не столь часто. А комуто и вовсе ещё не доводилось. Поэтому вместе с экспертами рынка разберём, как и на чём транспортировать негабарит.

«АВТОСПЕЦТЯЖ ПЛЮС» — ТЯЖЁЛЫЙ НЕ ЗНАЧИТ СЛОЖНЫЙ **42**

КАК ВЫБРАТЬ БУЛЬДОЗЕР ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЯ? ОЦЕНКА ПЕРЕД ПОКУПКОЙ **44**



Эксперт отечественного производителя техники под брендом «ЧЕТРА» расскажет о том, как подсчитать стоимость владения бульдозера.

ВОВСАТ В780 — СТАЛЬНОЙ РЕЗИДЕНТ С 70-ПРОЦЕНТНОЙ ЛОКАЛИЗАЦИЕЙ **45**



Сборка экскаваторов-погрузчиков Vobcat на Елабужском автозаводе стартовала в прошлом году. Первые партии, к слову, до сих пор тестируют в Чехии. А мы отправились в Татарстан посмотреть, что из отечественных комплектующих уже применяют и что еще только планируют.

ЭВОЛЮЦИЯ АВТОКРАНОВ «ИВАНОВЕЦ»: ВСТРЕЧАЙТЕ КС-25В И КС-25М **42**



ДОРОЖНИКИ

58

КРАТКО

О приведении в соответствие закона о платных дорогах, итогах выполнения Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.

БЕСПИЛОТНАЯ УБОРКА

60



«Можем ли мы себе позволить автоматизированную или высокоавтоматизированную, либо в дальнейшем беспилотную машину?» — звучит неправильно. Верный вопрос: «Можем ли мы себе позволить не использовать такую машину?».

К ЛЕТНЕМУ СЕЗОНУ – ПРИГОТОВИТЬСЯ

66



СЕРВИСМЭНЫ

70



СТОИТ ЛИ ПРЕВРАЩАТЬ ОБЫЧНЫЙ ГРУЗОВИК В ВЕЗДЕХОД?

Предприятиям, у которых в парке уже стоят старые шоссейные грузовики и есть собственная производственная или сервисная база, целесообразно рассмотреть вариант переделки.



ОРГАНАЙЗЕР

72



ВЫБОР ПРОФЕССИОНАЛОВ

76

ЛУЧШИЙ АВТОГРЕЙДЕР
ЛУЧШИЙ ТЕЛЕСКОПИЧЕСКИЙ
ПОГРУЗЧИК

80

реклама



ИНТЕР ЛАЙН

specmachin.ru



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР



+7 383 200 40 74

+7 383 299 78 44

+7 913 917 78 44



ИСПЫТАТЕЛИ



Испытатель:
Владимир Крузе,
водитель троллейбусного
депо МП Красноярск
«Городской транспорт»

Текст: Артём Щетников
Фото: Евгений Ошкин



Троллейбус VM3 5298-000001 0-01 «Авангард»

Вопрос экологии, по крайней мере, в Красноярске стоит чрезвычайно остро. Недавно вышедший фильм Алексея Пивоварова, отреагировавшие на обращения городских активистов Сергей Шнуров и блогеры, приезд главы Росприроднадзора, митинги — всё это подняло миллионный город в ТОП новостей в информационных агрегаторах.

Мы не будем охать и ахать на эту тему, а познакомим вас с техникой, использование коей вполне себе внесёт вклад если не улучшение, то хотя бы не в ухудшение экологической ситуации. Итак, знакомьтесь: троллейбус VM3 5298-000010-01 или попросту «Авангард».





ПЕРВЫЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ

Честно говоря, мы никогда не думали, что за всю историю журнала мы окажемся в троллейбусном депо. Дело в том, что основная масса «рогатого» электротранспорта в городе – ЗИУ-682, знакомые, наверное, каждому. Но технологии идут вперёд и вот на улицы выехал «Авангард» – гибрид электробуса и троллейбуса. В депо ему присвоили знаковый номер – 2020. Это, к слову, становится традицией. В прошлом году сюда поступил новый Тролза-5265.08 «Мегаполис», получивший номер 2019. Будем надеяться, что обновление парка будет происходить не по одной модели в год. Но что-то мы отвлеклись. На территории нас встречает белоснежный «Авангард» производства вологодского предприятия «Транс-Альфа Электро». Для Красноярска это первый опыт эксплуатации продукции этого завода. Хотя в Москве и других регионах их начали использовать с 2008 года. И первое знакомство с машиной оставляет неизгладимые впечатления. По сравнению с имеющимися троллейбусами из СССР и даже относительно новыми АКСМ-321. На 12-метровом кузове сразу выделяется большая площадь остекления. Причём возле накопительной площадке стёкла почти вровень с полом, что позволяет смотреть за происходящим на улице и маленьким детям.

Электронные маршрутоуказатели здесь норма и спереди, и сзади, и справа. Но они все в верхней части, поэтому на уровне глаз пассажиров ставят картонный трафарет. Кстати, когда троллейбус отправляется с маршрута в депо, на электронном табло появляется грустный смайлик. Компрессор и блок управления электроникой разместили позади в запирающемся отсеке. Здесь же автоматическая система пожаротушения. Заходим в салон. Троллейбус низкопольный, так что никаких ступенек. Здесь 26 антивандальных сидений, а общее число пассажиров заявлено на уровне 86. На поручнях 8 USB-портов для зарядки мобильных устройств и оборудование для бесконтактной оплаты проезда, установлен WiFi-роутер и табло для «бегущей строки». В центре под потолком двухсторонний цветной монитор, работающий в паре с автоинформатором. То есть, пассажирам не просто озвучивают какая будет следующая остановка, но и показывают. Можно, конечно, и мультики показывать, но не практично. По салону рассредоточены 4 электрических отопителя, напротив каждой двери стоит камера видеонаблюдения, в задней части – аккумуляторный отсек. Что ж, пора кататься. Идём в кабину.

Место водителя больше напоминает пульт управления космического корабля из старых фантастических фильмов: посередине ЖК-дисплей, а по бокам многочисленные кнопки управления и индикаторы. Довершает картину ещё один экран, на котором отображены изображения с шести камер: 3 в салоне, одна на крыше, одна в роли видеорегистратора и ещё одна – в кабине. И только руль напоминает, что мы в троллейбусе. Кресло на пневмоподушке с подогревом и рулевую колонку можно отрегулировать практически под водителя любой комплекции. Над головой висит тахограф, обязательное требование закона. А мы пытаемся разобраться с показаниями на дисплее бортового компьютера. «Это спидометр, а это манометр, то есть давление в системе, захват воздуха. Двери открываю, компьютер автоматически ставит на «ручник», то есть блокирует колёса. Изменяющиеся цифры внизу – это напряжение на аккумуляторах, а рядом – потребляемый ток. А это – напряжение в контактной сети. Пока машина стоит – значение 0», – поясняет водитель троллейбусного депо муниципального предприятия Красноярска «Городской транспорт» Владимир Крузе. Он то и поможет нам познакомиться с этим чудом техники.



ОБ ЭКСПЛУАТАЦИИ

К слову, в кабине установлены полноценный кондиционер и автономный отопитель. В любую погоду водителя не отвлекут пот или озноб.

Для движения нужно снять троллейбус с ручного тормоза, выбрать кнопкой слева от дисплея направление движения «вперёд» или «назад» и нажать педаль акселератора. По прямой вообще без проблем. Главное, помнить про габариты при маневрировании. На наш вопрос об отличии от других моделей, Владимир восклицает: «Небо и земля».

«Он комфортнее в управлении, да и пассажирам удобно. Тут безопаснее, если во многих троллейбусах для остановки сначала включаются электротормоза, а потом воздушные, то здесь он сам выбирает режим с помощью EBS. Тормозит сначала воздухом и дотормаживает электрическими, а может и одновременно. Плавность

заметно чувствуется», – рассказывает наш Испытатель.

Для него, как для водителя, проще управлять машиной с электроникой. Хотя признаётся, что если сломается ЗИУ, то его за час-два подлатают и он снова на линии. А в новых компьютеризированных выход из строя может затянуться. Всё ж опломбировано, самим лезть нельзя, да и навыков ещё нет.

«Его главное отличие – увеличенный автономный ход. У обычных до 1 километра, а этого в наших условиях рельефа с подъёмами и спусками – 20-30 километров. Штанги можно опустить автоматически, не выходя из кабины, нажатием одной кнопки», – говорит Владимир Крузе.

По возвращении к контактной сети штанги могут подняться сами. Но для этого нужно разместить на проводах специальное устройство, которое водители называют «домик». Так как «Авангард» в Красноярске пока в единственном экземпляре, то

систему ещё не тестировали.

Да и маршрутов ещё нет, где бы комбинировали проезд по контактной сети и без неё.

При автономном ходе компьютер оставляет в салоне только два работающих отопителя из четырёх. Электричество экономит.

Предусмотрен антиоткат. Для его активации нужно нажать на кнопку и тогда можно трогаться в горку.

«В троллейбусе мы только от сети зависим, а с автономных ходом – это тот же автобус. Никакого отличия. Разве что в автобусах не получится держать сразу две ноги на педалях газа и тормоза. А в троллейбусах расположение таково, что позволяет практически мгновенно среагировать и нажать», – поясняет Владимир.

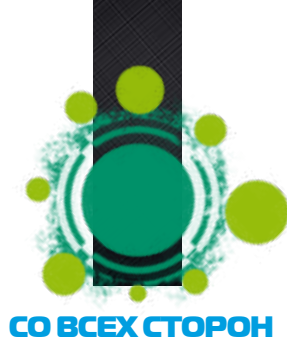
Кстати, во время движения в салоне очень даже тихо. Только отопители шумят. И никаких тебе запахов топлива или горелого масла. В общем, едешь себе и наслаждаешься. Хотя за рулём, хоть в роли пассажира. ■



ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВМЗ 5298-0000010-01 «АВАНГАРД»

- » Пассажировместимость – 86 человек;
- » Электродвигатель – ДТА-У1У, асинхронный мощностью 180 кВт;
- » Снаряжённая масса – 13 140 кг;
- » Передняя ось – ZF RL75A;
- » Тяговый преобразователь – ИРБИ-АТ1-280У2;
- » Задняя ось – ZF AV-133
- » Максимальная скорость – 80 км/ч;
- » Освещение – светодиодное.

Выражаем благодарность департаменту транспорта администрации Красноярска и МП «Городской транспорт» за помощь в организации съёмок.



Модератор: Артём Щетников

НОВЫЕ ПРАВИЛА ЛЬГОТНОГО ЛИЗИНГА?

В 2020 году должен вступить в действие новый механизм единого льготного лизинга. Требования к лизингодателям и самой технике обещали стать жёстче. Но в январе в правительстве России решили отложить ввод нововведений, их будут пересматривать. Пока сроки окончания доработки неизвестны, но известно, что поменять могут схему конкурсного отбора лизинговых компаний, сроки выплаты субсидий и условия по газомоторной технике. А мы тем временем, вместе с экспертами за виртуальным круглым столом попробуем разобраться, как новый механизм повлияет на рынок и на производителей.



Фото: asay.kz

— ДОСТАТОЧНО ЛИ В РОССИИ ВОСТРЕБОВАННЫХ МОДЕЛЕЙ СПЕЦТЕХНИКИ И КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА, СООТВЕТСТВУЮЩИХ ТРЕБОВАНИЯМ 719 ПОСТАНОВЛЕНИЯ О ЛОКАЛИЗАЦИИ И НАБИРАЮЩИХ НЕ МЕНЕЕ 1500 БАЛЛОВ?



АРТУР ГАСПАРЯН,
начальник отдела
финансирования
продаж
ООО «ИМЗ Автокран»

«Практически все модели спецтехники и коммерческого транспорта российского производства набирают 1500 баллов, с этим трудностей нет. Более того, большинство производителей дорожно-строительной техники ещё не перешли на бальную систему оценки локализации, так что с номенклатурой продукции проблем нет.

Как по мне, по результатам 2018 и 2019 года, видно ярко выраженное влияние программ субсидирования на рынок сбыта. Влияние позитивное для конечного потребителя, получающего реальную экономию, и негативное для лизинговой компании и производителей. Лизинговые компании зачастую сталкиваются с большими трудностями при возмещении субсидии и, как и производители, со спадом продаж в период отсутствия данного механизма».

ДЕНИС КУВАЕВ,
директор по маркетингу ООО «ЧЕТРА»

«Если говорить о спецтехнике, в частности о бульдозерной технике, то новые требования 719 постановления в виде бальной системы на момент подготовки настоящих комментариев в действие не вступили. Однако, логично, что новые требования и ограничения по минимальному количеству баллов должны защищать действующие в России предприятия с полным технологическим циклом (как, например, «Промтрактор» и ЧТЗ) и стимулировать развитие других предприятий, направленное на углубление процессов локализации. Иными словами, российское предприятие должно производить технику, а не заниматься её сборкой из зарубежных комплектующих».



ТАТЬЯНА ДОНЧЕНКО,
генеральный директор
ООО «Техноспецсталь-Лизинг»

«Основной акцент программы субсидирования лизинга в этом году делается на поддержку производителей с высоким уровнем локализации производства и значительным объемом НИОКР. Каждая единица техники имеет свой балл, а в программу субсидирования попадает техника не ниже определенного балла. Государство, конечно, стремится поддерживать развитие именно такой техники, и все говорит о том, что этот тренд сохранится и в будущем».

ОЛЬГА КИРИЛЛОВА,
директор департамента региональной
сети АО «Сбербанк Лизинг»

«По спецтехнике в прошлых редакциях не было требования о минимальных баллах. По колёсной технике лидеры рынка набирают необходимое количество баллов».



МИХАИЛ ИВАНОВ,
генеральный директор
TECH-RENT

«Практически по каждому из видов спецтехники можно найти хотя бы одного российского или зарубежного производителя, подпадающего под требования 719 Постановления о локализации и набирающего не менее 1500 баллов. Тем не менее, игроков, соответствующих всем требованиям, пока немного. Думаю, что в течение года их количество может увеличиться, но необходимо понимать, что оперативно расширить производственную базу не так просто. Это потребует внушительных инвестиций. Впрочем, изучая стратегию локализации производства легковых автомобилей, ключевые игроки примут новые правила игры. Российский рынок достаточно привлекателен для иностранцев, а строительная отрасль остается одним из локомотивов экономики».



**ТЕХНИКА И ОБОРУДОВАНИЕ
ДЛЯ РЕШЕНИЯ ЗАДАЧ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ**

- ГУДРОНАТОРЫ ■
- КОТЛЫ ЗАЛИВЩИКИ-ШВОВ ■
- МАШИНЫ ДЛЯ ЯМОЧНОГО РЕМОНТА ■
- ЦЕМЕНТОРАСПРЕДЕЛИТЕЛИ ■
- ГРУНТОСМЕСИТЕЛЬНЫЕ ЗАВОДЫ ■
- УСТАНОВКИ ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА БИТУМНОЙ ЭМУЛЬСИИ ■







ООО «СКС инжиниринг» – официальный дилер
8-800-550-50-21, 8-495-226-16-16

sale@tekfalt.ru
#tekfalt_russia

— ВЫГОДНО ЛИ ЛИЗИНГОВЫМ КОМПАНИЯМ СОРЕВНОВАТЬСЯ В ПЕРЕДАЧЕ КАК МОЖНО БОЛЬШЕГО КОЛИЧЕСТВА ТЕХНИКИ В РАСЧЁТЕ НА 1 РУБЛЬ СУБСИДИИ ИЛИ ВОЗМОЖНЫЕ ШТРАФЫ НИВЕЛИРУЮТ ЭТУ ВЫГОДУ?

ТАТЬЯНА ДОНЧЕНКО,

директор программ электрооборудования
автотракторной техники ООО «НПП «Итэлма»

«Мы считаем, что лизинговые компании будут стремиться максимально использовать механизм субсидий в своей деятельности в ближайшей перспективе, и конкуренция среди рыночных игроков будет достаточно высокая. Кроме вышеперечисленных причин, существуют еще ряд факторов, которые позволяют нам делать такие прогнозы.

Во-первых, планируемая сумма субсидий на 2020 год в размере 9,8 млрд рублей является не очень существенной цифрой для рынка лизинга России, который, по данным «Эксперт РА» за 9 месяцев 2019 год, составил около 1,031 трлн рублей (здесь и далее).

Во-вторых, рынок лизинга активно растёт в тех сегментах, где потенциально очень высок запрос на механизм субсидий. Это, в первую очередь, такие направления как: лизинг грузового автотранспорта, с ростом в прошлом году в 21,7%, и лизинг строительной и дорожно-строительной техники, с ростом в 37,7%.

В-третьих, несколько предыдущих лет, когда механизм субсидий лизинга существовал на рынке, спрос на эту форму поддержки со стороны лизинговых компаний был чрезвычайно высок.

Безусловно, существуют и сложности, которые несколько затрудняют работу с этим инструментом. В частности, формы и процедуры предоставления субсидий изменяются каждый год, что влечёт за собой достаточно длительный процесс согласования путей взаимодействия всех участников. Появляются новые требования, например, фиксация стоимости техники на период действия субсидий, которые не всегда должным образом отражают и учитывают сложившуюся на лизинговом рынке практику работы.

Ещё одним некомфортным фактором является ограниченный срок, в течение которого лизинговая субсидия может быть использована. На практике это может привести к тому, что участники рынка смогут реально работать с субсидиями около полугода, учитывая заложенные процедуры и сроки. Этот срок небольшой сам по себе, а, кроме того, прогнозируемо будут возникать сложности субсидирования лизинга оборудования с длительными сроками изготовления и поставки.

Также отмечу, что на 2020 год определён недостаточный уровень лимитов на оборудование и спецтехнику — на имущество, которое по итогам исследования «Эксперт РА» за 9 месяцев 2019 года, показало существенный рост.

Все эти нюансы в настоящее время активно прорабатывают участники рынка и государственные структуры, участвующие в программе субсидирования, так что мы надеемся на оптимизацию работы всей системы поддержки лизинга».



ОЛЬГА КИРИЛЛОВА,
АО «Сбербанк Лизинг»

«Само участие лизинговой компании в программах субсидирования является её несомненным конкурентным преимуществом. Наличие же потенциальных штрафов вынуждает лизинговые компании более ответственно подходить к планированию своего присутствия в том или ином сегменте рынка. Предложенный механизм ранжирования в определённой степени является компромиссом, т. к. раньше, в первую очередь, субсидировались те лизинговые компании, которые первыми подали заявление на получение субсидии. Несомненный плюс введения ранжирования — возможность «зарезервировать» лимит за компанией и в дальнейшем подходить к его расходованию более рационально. А минус в том, что спрос на продукцию определяется исключительно рынком. И при отсутствии спроса именно лизинговая компания будет вынуждена платить штраф. Для нас и наших клиентов плюсы от участия в программе перевешивают минусы в виде потенциальных штрафов».

АРТУР ГАСПАРЯН,

ООО «ИМЗ Автокран»

«Лизинговым компаниям выгодно не соревноваться в объёмах между собой, а трезво оценить свои возможности и рассчитать целевые объёмы на год. Практически у всех ЛК есть своя собственная статистика и доступ к аналитическим материалам, трезво оценив свои возможности возможно избежать любых штрафов. К сожалению, на рынке мы видим тенденцию завышения лизинговых ставок при субсидировании предметов лизинга. Этому способствует несколько факторов, но основной, это непонимание ЛК о сроках возмещения предоставленной скидки от МПТ. В итоге, хотели как лучше, получилось, как всегда».

— КАК МОГУТ НОВЫЕ ПРАВИЛА ПОВЛИЯТЬ НА РАСКЛАД СИЛ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ТЕХНИКИ И КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА? ДАЙТЕ, ПОЖАЛУЙСТА, СВОЙ ПРОГНОЗ.

МИХАИЛ ИВАНОВ,
TECH-RENT

«Инициатива Правительства направлена, в первую очередь, на формирование преференций для российских производителей спецтехники. Также она вынуждает зарубежные компании расширять производство в РФ, или организовывать СП с российскими партнёрами, тем самым создавая новые рабочие места. Добавлю, что дополнительное давление создаёт ограничение госзакупок – в тендерах сможет участвовать только та техника, которая соответствует требованиям Постановления №719. В связи с этим, доля рынка зарубежных производителей, не имеющих заводов внутри РФ, в ближайшие пару лет снизится, а отечественных компаний, и компаний, подтянувших уровень локализации до новых требований, наоборот, возрастет».

ТАТЬЯНА ДОНЧЕНКО,
ООО «Техноспецсталь-Лизинг»

«На наш взгляд, такие ограничения не скажутся существенным образом ни на выборке лимитов субсидирования со стороны лизинговых компаний, ни на деятельности компаний производителей. Причины видятся в следующем.

Во-первых, объём субсидий не настолько велик, чтобы оказать существенное влияние на рынок в целом.

Во-вторых, фактическая льгота, которая формируется при использовании субсидии для лизингополучателя, не будет существенной, так как лизинговые компании будут значительно ограничены в размере предоставляемой льготной суммы.

Ну и, в-третьих, многие позиции по технике, которая попадает или, наоборот, не попадает под действие программы, не являются конкурентными. Другими словами, не попавшая под программу субсидирования техника пользуется спросом и будет достаточно успешно предоставляться в лизинг и на обычных условиях».



8-924-007-08-07

официальный дилер
ИнтерТрак

mn.inter.dv@inbox.ru
[интертрак-дв.рф](http://intertrak-dv.rf)

КИРОВЕЦ®
ПЕТЕРБУРГСКИЙ
ТРАКТОРНЫЙ ЗАВОД

**ДОРОЖНАЯ, СТРОИТЕЛЬНАЯ
И СПЕЦИАЛЬНАЯ ТЕХНИКА**

692962, ПРИМОРСКИЙ КРАЙ, ПАРТИЗАНСКИЙ РАЙОН,
С. ВЛАДИМИРО-АЛЕКСАНДРОВСКОЕ,
УЛ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ, 9

РЕКЛАМА



Фото: 999.md

— КАК МОГУТ НОВЫЕ ПРАВИЛА ПОВЛИЯТЬ НА РАСКЛАД СИЛ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ТЕХНИКИ И КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА? ДАЙТЕ, ПОЖАЛУЙСТА, СВОЙ ПРОГНОЗ.



ДЕНИС КУВАЕВ,
ООО «ЧЕТРА»

«С сожалением вынуждены констатировать, что новое постановление, касающееся субсидирования лизинга № 1908 от 27.12.19, по сути, лишает отечественных производителей дорожно-строительной техники такого эффективного инструмента как лизинг: на всех производителей «специализированной техники и оборудования» (краны, экскаваторы, бульдозеры, погрузчики, автогрейдеры, катки, самосвалы, цистерны, прицепы и полуприцепы и т. п.) выделено всего 23,5 млн рублей на весь 2020 год — это 0,24% объема бюджетных ассигнований. Основной объем государственной поддержки по постановлению пришелся на продукцию автомобильной промышленности и железнодорожного машиностроения — 79,1%, а также на продукцию сельскохозяйственного машиностроения — 10,2%. Такая ситуация недопустима поскольку, с одной стороны, противоречит декларируемой государством «поддержке отечественного машиностроения» (а ведь ни для кого не секрет, что зарубежные поставщики предлагают более выгодные лизинговые условия, чем «стандартный» отечественный лизинг без государственной поддержки), с другой стороны, на лицо явный дисбаланс между отраслями с акцентом на автопром».

АРТУР ГАСПАРЯН,
ООО «ИМЗ Автокран»

«При нынешнем объеме субсидии на дорожно-строительную технику и на коммерческий транспорт, конечно, виден явный перекоп в пользу последнего. Но, в планах правительства увеличить сумму субсидии на ДСТ до 3 млрд рублей. При таком раскладе, доли ДСТ и КТ в лизинговых компаниях, скорее всего, останутся на прежних значениях. Не уверен, что в этом году будет какой-то явный перекоп в какую-либо одну их сторон».

ОЛЬГА КИРИЛЛОВА,
АО «Сбербанк Лизинг»

«Льготный лизинг поддерживает только отечественных производителей с необходимой долей локализации. Как следствие, в продажах возрастает доля техники отечественного производства. Иностранные производители увеличивают (или планируют увеличить) локализацию производства, чтобы их техника подпадала под механизмы льготного лизинга».

— НАСКОЛЬКО ВООБЩЕ ПОПУЛЯРЕН ЛЬГОТНЫЙ ЛИЗИНГ У ПОТРЕБИТЕЛЕЙ? ИЛИ ЕГО ДОЛЯ СРАВНИМА С ОБЫЧНЫМИ ПРОДАЖАМИ В ЛИЗИНГ?

ОЛЬГА КИРИЛЛОВА,
АО «Сбербанк Лизинг»

«Льготный лизинг — очень востребованный инструмент, который позволяет увеличить спрос на отечественную продукцию. Его доля ограничена только объемом выделенных средств».

АРТУР ГАСПАРЯН,
ООО «ИМЗ Автокран»

«Популярность льготного лизинга растет, зачастую компании отказываются от покупки в лизинг в ожидании запуска льготных программ. Думаю, в 2020 году, предполагаемая сумма в 9,8 млрд рублей на единую лизинговую субсидию будет освоена к концу 3-го квартала и перед правительством снова встанет вопрос о дополнительном финансировании».

ТАТЬЯНА ДОНЧЕНКО,
ООО «Техноспецсталь-Лизинг»

«Государственные субсидии лизинга являются, по сути, механизмом софинансирования лизинговых сделок, и, практически, любая лизинговая компания заинтересована в привлечении дополнительных средств в свои проекты. Кроме того, субсидия снижает стоимость услуги лизинга. Это выгодно как лизингополучателю — ввиду снижения издержек на лизинговые платежи, так и лизингодателю — для повышения привлекательности лизинга для клиентов.

В нашей компании интерес клиентов к субсидиям стабильно высокий. «ТСС-Лизинг» активно участвует в программах субсидирования уже несколько лет и в 2019 году вошла в ограниченное количество лизинговых компаний, с кем было подписано соглашение. За последние три года в нашем портфеле объем сделок с использованием субсидий вырос более чем в 6 раз. Мы собираемся и дальше активно использовать данный механизм в работе».



DYNAPAC
FAYAT GROUP

www.dynapac.ru

Your Partner on the Road Ahead
Асфальтоукладчики, катки, перегружатели асфальта

Москва, +7 (495) 775-25-85
Екатеринбург, +7 (343) 312-34-55
Санкт-Петербург, +7 (812) 335-06-26
Кемерово, +7 (3842) 46-44-36



Фото: ekaterinburg.Городскиеуслуги.рф

— НАСКОЛЬКО ВООБЩЕ ПОПУЛЯРЕН ЛЬГОТНЫЙ ЛИЗИНГ У ПОТРЕБИТЕЛЕЙ? ИЛИ ЕГО ДОЛЯ СРАВНИМА С ОБЫЧНЫМИ ПРОДАЖАМИ В ЛИЗИНГ?

УПС... ПЕРЕИГРАЛИ

Когда номер уже готовили к печати, оказалось, что механизм единого льготного лизинга внедрять всё же не будут. Как минимум, производителям газомоторной, колёсной и спецтехники субсидии пойдут через отдельные программы. Подробности узнаем уже скоро.

ДЕНИС КУБАЕВ, ООО «ЧЕТРА»

«Как показала наша практика в 2018 и 2019 годах, льготный лизинг оказался очень востребован у потребителей бульдозерной техники, и изначально эта мера государственной поддержки оказала значительное влияние на рост спроса на дорожно-строительную технику отечественного производства. По оценке компании «ЧЕТРА», в 2018 году прирост отгрузки крупнейших трех отечественных производителей бульдозеров на российский рынок составил плюс 15% к результатам 2017 года. Продажи бульдозеров ЧЕТРА по итогам 2018 года, с учётом использования мер господдержки, выросли на 63%. При этом, в 2018 году 25% контрактов компании «ЧЕТРА» были заключены с использованием программы субсидирования лизинга. В 2019 году, при условии своевременной пролонгации программы субсидирования лизинга, доля контрактов нашей компании с использованием программы смогла бы вырасти с 25% до 68% от объёма продаж, однако позднее принятие постановления Правительства РФ (оно было подписано только 14 июня 2019 г.), регулирующего льготный лизинг техники на 2019 год, недостаточный объём средств федерального бюджета, предусмотренный на эти цели, а также расширение списка субсидируемой техники (в частности на сельскохозяйственные машины) не позволили осуществить эти планы. Если говорить о прогнозе на 2020 год, то без корректировки либо условий программы, либо бюджетных лимитов можно смело утверждать, что если и будет прирост объемов реализации специализированной техники и оборудования, то он никоим образом не будет связан с льготным лизингом».

МИХАИЛ ИВАНОВ, TECH-RENT

«В 2020 году Правительство РФ утвердило размер выделяемых субсидий на поддержку лизинга спецтехники. Сумма субсидий для обеспечения льготного лизинга грузовых автомобилей, дорожно-строительной и коммунальной техники на 2020 году составила 4,9 млрд. При этом количество заявок на субсидии превышает выделяемые из бюджета средства. Как правило, выделенный бюджет исчерпывается в первые два квартала, что свидетельствует о том, что спрос на льготный лизинг в сегменте спецтехники превышает предложение практически в 2 раза. Эффективность этого механизма неоспорима, по итогам 2019 года объём лизинговых сделок по приобретению спецтехники вырос практически в 4 раза во многом за счёт субсидирования. Поскольку под требования нового механизма льготного лизинга попадают только производители спецтехники с высоким уровнем локализации, отмечу, что российская сборка пока ещё уступает по качеству европейской и американской. Для серьёзных компаний вопрос качества приобретаемой техники остается наиболее приоритетным. Можно сэкономить на этапе покупке, но затем потратить значительно больше на ремонт. При выборе погрузчиков и экскаваторов наша компания предпочитает JSV английской сборки, несмотря на её высокую стоимость. В этом случае мы получаем 100% уверенность в длительном сроке службы, и уменьшаем вероятность выхода нашей спецтехники из строя.

В случае с более простой техникой, такой как автокраны, актуальны и российские марки. Например, автокран «Клинцы» мы приобрели по субсидии».



НОВАЯ СЕРИЯ ГИДРАВЛИЧЕСКИХ
ГЕНЕРАТОРОВ HG SUPER COMPACT

NEW

SUPER COMPACT MODELS

MINING WORLD RUSSIA 2020

MOSCOW STAND C 6025

BAUMA CTT 2020

MOSCOW STAND 14-522



реклама

SCAN ME



ГИДРАВЛИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ МОБИЛЬНОЙ ТЕХНИКИ

ГЕНЕРАТОРЫ
РЕГУЛИРУЕМЫЕ ГЕНЕРАТОРЫ
СВАРОЧНЫЕ ГЕНЕРАТОРЫ
МАГНИТНЫЕ ГЕНЕРАТОРЫ

ВЫСОКОЕ ДАВЛЕНИЕ ВОДЫ
МОЕЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ
ПРОМЫВКИ ТРУБОПРОВОДА
ПЫЛЕПОДАВЛЕНИЕ

МОИКИ МУСОРНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ
НАСОСЫ БУРОВОГО РАСТВОРА
СИСТЕМЫ ПОЖАРОТУШЕНИЯ
КОМПРЕССОРА

ВИБРАЦИОННЫЕ МОДУЛИ
МУЛЬТИПЛИКАТОРЫ ДАВЛЕНИЯ
ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ СТАНЦИИ
ВЕНТИЛЯ

DYNASET | www.dynaset.com | info@dynaset.com | russia@dynaset.com | tel. + 358 3 3488 200



КОМТРАНС

В РОССИИ И СНГ ЗА 2019 ГОД ПРОДАЛИ 3972 ГРУЗОВИКА JAC



В российском подразделении JAC Motors подвели итоги 2019 года. 3 972 автомобиля этого бренда в сегменте лёгкого коммерческого транспорта реализовали дилеры в России и странах СНГ. Тем временем, в Китае объём продаж составил 241 000 машин, а на экспорт оттуда отправили 55 000 шасси.

В текущем году в Россию и страны содружества уже будут привозить машины с завода в Казахстане. Поставки начались в прошлом году, а в этом компания намерена увеличить долю локализации.

Самым востребованным шасси на территории России в 2019 году стал

JAC N120. 321 авто этой модели выбрали покупатели. 255 проданных машин относятся к модели JAC N80 и 151 авто — JAC N56. Что касается надстроек, то наибольшую популярность получил тентованный бортовой грузовой — в объёме продаж их продали 141 авто. Рефрижераторов дилеры продали 94 штуки, изотермических фургонов — 73. В этом году заводы спецтехники представят порталный погрузчик на укороченном до 3300 мм шасси JAC N120, машину для вывоза мусора JAC N80. Цистерну на этой платформе планируют запустить в серию.

Рассказали в компании и о расширении дилерских центров до 50 единиц. Причём, с начала 2020 года 7 дилеров потеряли свой статус в виду низких продаж. Но до конца года к официальным центрам продаж и обслуживания добавят ещё 18.

В планах на этот год у JAC Motors в России вывод на рынок пяти новых моделей. Среди них — лёгкие шасси N25/N35, 9-тонные N90, 20-тонные N200 и 35-тонные N350 (её официально представляли на выставке ComTrans-2019). Кроме того, новые колёсные базы получат модификации шасси N80 и N120. Также эти модели получат в качестве дополнительной возможности сиденья на пневмоподвеске, а также подлокотники.

ОБЪЁМ РЫНКА LCV ЗА 2 МЕСЯЦА 2020 ГОДА СОСТАВИЛ 15023 АВТО

В январе-феврале этого года в России продано 15 023 машины сегмента лёгкого коммерческого транспорта. Бессменным лидером по количеству реализованных авто остаётся бренд «ГАЗ» — 6 993 единицы. На втором месте — Ульяновский автозавод, чьи дилеры продали 2 446 машин. Третье место у Ford с показателем 1 533 авто. Такие данные приводят аналитики агентства «Автостат».

Продукция «АвтоВАЗ» и «ВИС-Авто» держится на четвёртом месте с 1 387 проданными единицами LCV. Пятое занял Volkswagen (692 авто), шестое — Peugeot (442 авто), седьмое — Hyundai (433 машины), восьмое — Mercedes-Benz (395 единиц), девятое — Citroen (308 машин). Замыкает ТОП-10 Fiat с показателем 125 единиц.

Примечательно, что по сравнению с аналогичным периодом 2019 года заметно небольшое проседание рынка на 0,6%.

Модель	Январь-февраль 2020	Январь-февраль 2019	Динамика
ГАЗель Next	3 873 ед.	3 797 ед.	2%
Ford Transit	1 497 ед.	1 527 ед.	-2%
ГАЗ-3302 «ГАЗель»	1 349 ед.	1 232 ед.	9,5%
Lada Largus	1 173 ед.	1 199 ед.	-2,2%
УАЗ 3909	1 217 ед.	1 230 ед.	-1,1%
ГАЗ-2752 «Соболь»	531 ед.	479 ед.	10,9%
ГАЗ-3221 «ГАЗель»	503 ед.	663 ед.	-24,1%
УАЗ Профи	384 ед.	631 ед.	-39,1%
УАЗ 2206	348 ед.	325 ед.	7,1%
Hyundai H1	320 ед.	193 ед.	65,8%
Всего	15 023 ед.	15 116 ед.	-0,6%



КАМСКИЙ АВТОЗАВОД РАЗРАБОТАЛ УНИКАЛЬНЫЙ БЕСПИЛОТНИК



Камский автозавод приобрел патент на электрический беспилотник без водительской кабины — КАМАЗ-3373. Это уже 6-й по счёту беспилотник на электротяге именитого автопроизводителя и 1-й — бескабинный. Об этом говорится в сообщении пресс-службы автозавода.

К отладке опытного образца, который получил название «Челнок», уже приступили специалисты предприятия. КАМАЗ-3373 — автономный грузовик грузоподъёмностью 10 т с двухосным шасси и симметричной платформой.

С обеих сторон грузовик оснастили элементами «машинного зрения», которые отвечают за автономную активность электромобиля и подчёркивают единый стиль экстерьера.

Среди особенностей и полностью идентичное оформление с обеих сторон панелей осветительных приборов, а также единая концепция дизайна бамперов с боковыми панелями, где присутствуют решётки воздухозаборника для охлаждения источников питания.

Кстати, отсек с аккумуляторными батареями конструкторы разместили в нижней части шасси, чтобы сделать беспилотник более устойчивым и обслуживать энергоузел через боковые панели. Полного заряда батарей, по заявлению разработчиков, хватает на 50-60 км.

Получил автомобиль и синхронный электрический двигатель на магнитах мощностью 340 л. с. При габаритах 8000x2550x4000 мм и полной массой 18 т он способен развивать скорость до 90 км/ч, но инженеры ограничили этот ресурс до 40 км/ч посредством электроники.

Новый образец обладает оптимальной развесовкой по поворотным осям в соотношении 50/50, а также возможностью хода по принципу «тяги-толкая». Благодаря формуле 1-2 происходит управление обеими осями одновременно.

Помимо этого, машину наделили опцией 5-сторонней загрузки и разгрузки, а это позволяет применять беспилотник в любой инфраструктуре логистических парков автомобильных предприятий.

Главконструктор инновационных авто НТЦ ПАО «КАМАЗ» Сергей Назаренко отметил, что при автономной работе автомобиля полностью исключается необходимость кабины, значительно увеличивающей стоимость машины, тогда как разработка электромобиля даёт возможность избежать таких расходов. Так что «Челнок» обладает целым рядом достоинств в сравнении с привычными грузовиками.



Официальный дилер ЧЕТРА
ООО ТД «Промремстрой»

г. Новосибирск, ул. Толмачевская, 33/1
т.: +7 (383) 362 25 45, ф.: +7 (383) 362 06 40,
сот.: +7 913 948 12 27, serval_m@ngs.ru

WWW.TDPRS.RU

ЧЕТРА

ВРЕМЯ СОЗДАВАТЬ



Сделано в России
Работает во всём мире



Промышленная и коммунальная
техника ЧЕТРА



МОДЕЛЬНЫЙ РЯД «УРАЛ-4320» ПЕРЕСТАНУТ ВЫПУСКАТЬ В 2024 ГОДУ



«Урал» планирует реализовать в 2020 году больше 1600 грузовиков. Основной упор производитель будет делать на семейство полноприводных машин «Урал NEXT». Как сообщили в пресс-службе предприятия со ссылкой на руководителя Торгового дома автозавода «Урал» Александра Васильева, именно эти модели заменят серийно выпускающиеся с 1975 года «Урал-4320». Их производство прекратят с 2024 года.

В этом году автозавод расширит количество сервисных центров со 101 до 130. А в пятилетней перспективе число дилеров может вырасти до 250. На автозаводе подчеркнули, что теперь с поступлением к дилерам новых моделей, туда будут выезжать специалисты для обучения персонала.

НА «МОГИЛЁВТРАНСМАШЕ» СОЗДАЛИ КОМПАКТНЫЙ МУСОРОВОЗ ВМЕСТИМОСТЬЮ 8,3 Т ОТХОДОВ

Мал, да удал. Это выражение очень метко определяет новое творение завода «Могилёвтрансмаш» — мусоровоз на компактном шасси МАЗ-

590425. Опытный образец в Беларуси представляли ещё в прошлом году, но тогда машина могла поднять только 7 тонн.



После доработок как шасси, так и надстройки с задней разгрузкой конструкторы заявляют, что теперь сам отсек для отходов вмещает 17 кубометров или 7,5 тонн. Кроме того, загрузочная ёмкость, свисающая задним свесом шасси, способна удержать ещё 1,8 куб. метров мусора или 800 кг. Таким образом автомобиль полной массой 20,5 т может перевозить 8,3 т отходов.

Развесовка по осям выглядит следующим образом: при полной загрузке передняя принимает на себя 7,5 тонн, а задняя — 13 тонн.

За уплотнение содержимого отсека для мусора отвечает гидравлический пресс, способный превратить в труху большую часть отходов. Управление надстройкой реализовано через коробку отбора мощности ZF NH/1с.

«Сердцем» шасси МАЗ-590425 сделали мотор Weichai WP7.270E51. Он работает с механической коробкой передач ZF 9S1310TO с демультипликатором. В базовую комплектацию входят аудиосистема, камера заднего вида и кондиционер.

В РОССИИ НАСЧИТАЛИ ПОЧТИ 410 000 АВТОБУСОВ

Из 409,9 тысяч автобусов, которые зарегистрированы в России, 45,8% изготовлены свыше 15 лет назад. Такие данные приводят аналитики агентства «Автостат».

Согласно их отчёту, наибольшее распространение в стране получил пассажирский транспорт Павловского автозавода. По всем регионам страны эксплуатируют 185,7 тысяч «ПАЗиков». На втором месте — автобусы бренда КАВЗ с показателем 48,9 тысяч единиц.

Третье место занимает ЛиАЗ — по дорогам ездят 37 тысяч машин.

На четвёртом месте — Hyundai (16,4 тысячи авто), на пятом — НефАЗ (12,8 тысяч автобусов). По 10 тысяч единиц пассажирского транспорта зарегистрировано под брендами МАЗ и ЛАЗ. Замыкают ТОП-10 иностранные бренды: Mercedes-Benz (8,9 тысяч), Ikarus (8,6 тысяч) и Daewoo (4,9 тысяч).

70,6% от всех автобусов принадлежат юридическим лицам.

На долю дизельного пассажирского транспорта приходится 49,3% машин.

Основная концентрация автобусов отмечена в Москве (20,5 тысяч), Краснодарском крае (17,4 тысячи), Московской области (15,9 тысяч), Санкт-Петербурге (14,2 тысячи), Татарстане (13,1 тысяча), Ростовской (12,5 тысяч) и Иркутской (11,9 тысяч) областях, Красноярском крае (11,6 тысяч), а также Новосибирской (10,8 тысяч) и Свердловской (10,2 тысячи) областях.

Компания «РУСМА», являясь крупным производителем смазочных материалов, способна быстро реагировать на изменения потребностей конечного потребителя и своевременно выводить на рынок новые продукты собственной разработки. Тесное многолетнее партнёрство с заказчиками из разных отраслей: транспортной, машиностроительной, металлургической и нефтегазовой, позволяет компании успешно разрабатывать оптимальную продукцию для решения широкого спектра конкретных задач.



РУСМА

Сегодня «РУСМА» предлагает

УНИВЕРСАЛЬНЫЕ СМАЗКИ ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ И СПЕЦТЕХНИКИ

НОВАЯ
РАЗРАБОТКА
компании «РУСМА»

УНИВЕРСАЛЬНАЯ СМАЗКА

«РУСМА C-Grease»

(DIN 51502: KP2P-40)

предназначена для подшипников качения и скольжения автомобильного и горского транспорта, строительной техники, а также индустриального оборудования. В автомобильной промышленности используется для заполнения шаровых и ступичных подшипников, деталей подвески, в соединительных узлах карданных передач. Работоспособна в широком температурном диапазоне (от -40 до 160°C, кратковременно до 180°C).

Состав: высокоочищенное минеральное масло, загущённое комплексным кальциевым мылом, с добавлением композиции присадок, улучшающих противоизносные и противозадирные свойства.

Преимущества смазки «РУСМА C-Grease»:

- ▶ универсальность
- ▶ высокая несущая способность
- ▶ эффективная защита от коррозии
- ▶ отличные противоизносные свойства
- ▶ устойчивость к смыванию водой
- ▶ длительный срок службы
- ▶ выгодная цена

Высокие антикоррозионные и противоизносные свойства смазки «РУСМА C-Grease» существенно продлевают срок службы транспортной единицы. Смазка сохраняет стабильность при экстремальных нагрузках, вибрации, при контакте с водой и в широком температурном диапазоне, благодаря чему увеличиваются интервалы технического обслуживания, снижаются время простоя техники и потребление смазки.

Форма выпуска смазок «РУСМА» – картридж 0,4 кг, банка 0,7 кг, ведро 15 кг.

Линейка новых универсальных смазок «РУСМА»

РУСМА LC-Grease

(DIN 51502: KP2P-30)

РУСМА C-Grease

(DIN 51502: KP2P-40)

РУСМА EP00

(DIN 51502: GP00K-35)

РУСМА EP0

(DIN 51 502 KP0N-30)

РУСМА EP0 AM

(DIN 51 502 KPFSI0P-50)

РУСМА EP1

(DIN 51 502 KP1K-35)

РУСМА EP2

(DIN 51502: KP1-2K-40)

РУСМА EP2 AM

(DIN 51502: KPFSI2N-60)

РУСМА L EP2

(DIN 51502: KP2R-40)

Компания «РУСМА»
192177, Санкт-Петербург
3-й Рыбацкий проезд, д. 7
Тел.: 8 (800) 234-58-83
(бесплатно для регионов)
e-mail: info@rusma.spb.ru
www.rusma-spb.ru

Приглашаем к выгодному сотрудничеству!



КОМТРАНС

ОЙ, МОРОЗЬ, МОРОЗЬ

Продуктовые и аптечные ритейлеры даже в кризис остаются верными партнёрами и клиентами производителей изотермических фургонов и рефрижераторов. Ведь кушать и принимать лекарства люди не перестают. Рассмотрим рынок холодильных установок для фургонов и полуприцепов.

Подготовил Артём Щетников



ФОТО: parts.autoleader-spb.ru

ХОЛОДИЛЬНИК РЕФРИЖЕРАТОРУ — РОЗНЬ

Все мы чуть ли не ежедневно видим на улицах развозные машины. По большей части, это изотермические фургоны, которые используют на короткие расстояния. А вот торты, замороженную рыбу и мясо, овощи и фрукты, цветы, некоторые медикаменты и молочную продукцию серьёзные заказчики предпочитают отправлять в фургонах и полуприцепах, оснащённых холодильными уста-

новками (ХОУ). Особенно, когда дело касается дальних расстояний.

«Несмотря на всем знакомое понимание холодильника, конструктивно морозильные установки существенно различаются. Принимать решение об использовании того или иного типа оборудования необходимо исходя из того, на какие расстояния и как часто нужно перевозить товары», — поясняет директор департамента коммерческого транспорта ГК «АвтоСпецЦентр» Максим Шишко.

В интернете легко найти предложения для владельцев грузового транспорта с рефрижераторами с графиком 6/1 за 6500 рублей в день. Есть и более интересные варианты в плане финансов. Хотя, конечно, заработок будет зависеть и от типа транспортного средства. ХОУ ставят как на «каблучки» сегмента LCV (стоимость начинается от 80 000 рублей с монтажом), так и на огромные полуприцепы (стоимость может достигать до 1 300 000 рублей с монтажом). Или



же можно начать с покупки бывшей в употреблении машины или полуприцепа с рефрижератором. Так сказать, набить руку.

«Все транспортные холодильные установки на грузовых автомобилях можно условно разделить на классы по применяемости и приводу компрессора:

- трейлерные — применяют на полуприцепах и крупных прицепах, как правило, автономные, то есть имеют собственный дизельный двигатель;

- траковые — для грузовиков с кузовом длиной от 5,5 до 8,5 м и более. Тоже чаще всего автономные, с собственным дизельным двигателем. Основной монтаж — вверху кузова, над кабиной или за ней. Есть модели для монтажа под кузовом автомобиля;

- приводные установки — не имеют собственного дизельного двигателя. Привод компрессора установки соединен с двигателем автомобиля с помощью специального адаптационного комплекта. Наиболее многочисленный класс оборудования, оптимальный для городских развозных грузовиков с объемом кузова от 2 до 54 м³;

- эвтектичные установки — имеют аккумуляторы холода (плиты), которые обеспечивают автономное охлаждение для сохранности замороженных продуктов в течение цикла развоза по городу. Заряжаются плиты от внешней электросети, подключаются к источнику питания и охлаждаются до нужной температуры, как правило, ночью, когда автомобиль на стоянке, а днем отдают холод в грузовой отсек», — рассказывает сотрудник представительства THERMO KING Михаил Ватник.

Он также подчёркивает, что встречаются холодильные установки с электродвигателями для обеспечения работы на стоянке от внешней сети. А многие модели на рынке позволяют обеспечить разный температурный режим в 2-3-х отсеках кузова.

ЧТО ВЫБРАТЬ?

Итак, пора определиться с выбором. Производителей холодильных установок, на самом деле, в разы меньше числа предприятий, выпускающих шасси. Но вот номенклатура у них об-



Фото: avtoholod24.ru

ширная — от мала до велика и по размерам, и по мощности, и по типу.

«Холодильные установки с прямым приводом — самые доступные по цене, их применяют при перевозке товара на короткие расстояния, в основном на городских развозных автомобилях. Поскольку большинство таких машин — относительно небольшой грузоподъёмности, вес установки вкуче с её бюджетной ценой имеют существенное значение. Для междугородных международных перевозок непригодны, так как питаются от двигателя автомобиля и не работают во время остановок», — приводит пример региональный менеджер по продажам ООО «Скания-Русь» Евгений Иванов.

«Для фургонов малых и средних размеров используют технологию охлаждения эвтектическими плитами с антифризовым наполнителем. Она подойдёт тем, чей маршрут сопровождается частыми остановками с открытием дверей. Ночью плиты подключаются к электросети, ожидая при этом до -30 °С. Во время поездки охлаждение фургона про-

исходит благодаря передаче холода в грузовой отсек, сами плиты холод не вырабатывают», — добавляет Максим Шишко.

Правда, как говорит представитель Scania, эвтектическая установка не позволяет регулировать температуру, поэтому перевозить в оборудованном ей фургоне можно только уже замороженные продукты. При этом, работа плит не зависит от оборотов холостого хода двигателя автомобиля, что очень важно в условиях уличных заторов.

Для магистральных же перевозок, тем более, с большими партиями груза требуется автономная ХОУ. Она будет поддерживать температуру в отсеке даже во время стоянки на ночлег. Как правило, источником питания тут выступают дизель-генератор или аккумуляторная батарея.

«Что касается техники Scania с контролем температуры, то сейчас помимо тягачей в паре с полуприцепами-рефрижераторами, которые используют для магистральных перевозок, широко распространены развозные автомобили на шасси

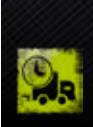


Фото: gruzoviki.com



Фото: peugeot-avtoliga.ru

Scania, так называемого сегмента Distribution, застроенные фургонами-рефрижераторами для городской развозки. Их эксплуатируют как небольшие региональные перевозчики, так и крупные федеральные розничные сети. Такие модели, как правило, имеют холодильные установки с автономным приводом и их часто используют для доставки продуктов в магазины», — рассказывает **Евгений Иванов**.

НОВЫЕ ИЛИ Б/У?

Итак, с видом ХОУ определились. Теперь можно подумать более предметно о транспортном средстве. Если вы владеете собственным грузовиком с изотермическим фургоном, то обзванивайте ближайшие компании по установке рефрижераторных установок, узнавайте наличие и стоимость вместе с работой. Примерную стоимость вложений мы озвучивали выше.

Но есть и другой вариант: рассмотреть покупку новой или б/у машины. Дилеры предлагают новые «ГАЗели Next» с холодильной установкой и фургоном на 2,7 м³ от 1 500 000 рублей. Рефрижератор на шасси нового JAC N120 с фургоном 3,8 м³ и грузоподъемностью 7 тонн можно купить за 3 550 000 рублей, а на базе Hyundai HD65 с почти таким же фургоном, но способным везти не более 3 тонн — за 2 880 000 рублей. Примерно в такую же стоимость выйдет новый Hino 300 с «будкой» на 4 кубометра

и грузоподъемностью 3 325 кг. 5-тонник на шасси нового JAC N80 с фургоном 3,8 м³ обойдется дешевле — 2 424 000 рублей.

Стоимость новых полуприцепов с холодильными установками начинается от 2 950 000 рублей. За эти деньги можно взять мультитемпературный PIN TDF-02 с объемом кузова 86 м³ и грузоподъемностью 33,3 т на испанском шасси Lecitrailer. Предложения вторичного рынка на самом деле больше бьют по бюджету, так как представлены рефрижераторы в основном именитыми Schmitz Cargobull и Krone. За версии 2016 года просят 3 650 000, а 2012-го — 1 650 000 рублей. Нет, есть конечно же и модели 1994 года за 680 000 рублей, но в ремонт и обслуживание придется вложить внушительную сумму.

В любом случае, перед покупкой бывшей в употреблении техники с холодильной установкой стоит её тщательно протестировать. Не факт, что прежний владелец эксплуатировал её по всем правилам.

«Зачастую водители не выключают холодильную установку при открывании кузова, так как ошибочно думают, что это сэкономит в кузове холод. Некоторые устанавливают заведомо более низкую температуру, чем требуется, думая, что установка быстрее охладит груз, хотя это не так. Случается, используют режим «старт-стоп» при перевозке грузов, требующих проветривания. И это далеко не весь

перечень ошибок», — предостерегает **Евгений Иванов**.

За рефрижератором нужно следить. Иначе есть риск привезти испорченный товар, соответственно, потерять не только деньги за заказ, но и еще и возмещать стоимость груза заказчику. Добавим сюда ремонт холодильной установки и упущенную выгоду от простоя.

«Современная холодильная установка — это сложная техника, обслуживание которой невозможно без авторизованного доступа к её электронному контроллеру. В процессе обслуживания используют специфические оригинальные запчасти, большинство из которых не имеют аналогов на рынке — как, например, на автомобильном. Применяется пайка высокотемпературным припоем. Установка имеет собственную телематику. С учётом всего этого квалификация персонала официального дилера, который обслуживает такую технику, должна быть очень высокой. Поэтому предусмотрены программы регулярного и непрерывного ежегодного обучения сотрудников в учебном центре транспортной компании, а также удалённое персональное обучение и стажировки под контролем опытных механиков», — говорит представитель Scania.

Он также советует проводить не только обслуживание в регламентные сроки, но и не забывать про сезонное. ■

ООО «НИП»

Великий Новгород, (816-2) 22-53-83

Разрабатывает, производит и продает пассивные системы балансировки аккумуляторных батарей, соединенных последовательно или последовательно-параллельно.

**ЗАДАЙТЕ СЕБЕ, ЗНАКОМЫМ
ИЛИ ВАШИМ КЛИЕНТАМ НЕСКОЛЬКО ВОПРОСОВ:**

На вашем предприятии есть большегрузная техника с бортовой сетью 24В? А может личная «фура» или «Камаз»?

Один из аккумуляторов служит всего 1-1,5 года?

Надоело менять аккумуляторы местами, постоянно их подзаряжать и обслуживать?

Есть желание продлить срок службы аккумуляторов минимум в 2 раза, потратив при этом незначительные средства?



Если на все три вопроса вы ответили "ДА", то вам просто необходима система балансировки заряда аккумуляторных батарей в герметичном исполнении! www.kb-nip.ru/bms/cbzg/cbzg2k12v

Система балансировки при заряде позволяет исключить разбег напряжений на аккумуляторах, что значительно увеличивает их срок эксплуатации. Окупаемость - не более полугода.



Еще больше информации на нашем сайте WWW.KB-NIP.RU

реклама

igrader.ru

ОБЗОР РЫНКА СПЕЦТЕХНИКИ,
ГРУЗОВИКОВ И КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА



читайте здесь

реклама



КОМТРАНС

ГРУЗОВОЙ АВТОРЫНОК РОССИИ НАЧАЛ ГОД С ПРИРОСТА ПОКАЗАТЕЛЕЙ

По данным «Автостат Инфо», в январе 2020 года рост рынка грузовиков в России составил +16%. В количественном выражении в сравнении с прошлым годом продажи увеличились с 5053 до 5857 ед. Январский результат хотя и свидетельствует о годовом приросте, но заметно не дотягивает до результата декабря 2019 года, когда в России было продано 10 028 новых грузовых машин.

Текст: Автостат Инфо

ТОП 30 БРЕНДОВ (НОВЫЕ ГРУЗОВИКИ) – ХРОНИКА ПОСЛЕДНИХ 12 МЕСЯЦЕВ

Модель	Янв.	Дек.	Ноя.	Окт.	Сен.	Авг.	Июл.	Июн.	Май	Апр.	Мар.	Фев.
	2020 шт.	2019 шт.										
КАМАЗ	1913	3277	2412	2802	1909	2355	2224	2077	1501	2547	2508	2408
ГАЗ	675	1191	844	909	853	930	848	685	619	808	841	634
Volvo	448	644	487	495	374	403	471	578	427	466	556	376
MAN	379	556	375	500	408	414	412	332	254	362	355	258
Mercedes	363	499	392	517	349	268	323	249	275	380	308	241
Scania	351	1133	554	469	288	325	395	365	276	454	384	360
Урал	281	476	273	236	184	191	197	129	174	228	212	264
Isuzu	225	375	293	328	259	257	202	272	238	282	265	158
DAF	205	405	270	282	190	190	228	238	137	196	194	118
MAZ	200	308	250	263	224	250	253	227	220	264	218	170
Shaanxi	153	191	154	194	134	114	128	92	44	121	60	71
Renault	127	183	109	157	138	123	91	80	40	57	97	42
Ford	102	26	19	40	28	21	4	36	10	3	3	2
MAZ MAN	65	74	68	90	56	82	63	94	72	67	57	69
Hyundai	55	132	149	144	117	121	122	124	106	187	121	93
Hino	51	119	101	118	102	84	85	110	89	137	79	71
Iveco	41	90	64	52	71	130	56	132	105	81	24	38
Fuso	38	58	55	49	39	69	45	46	76	42	55	38
Howo	38	51	20	63	81	53	34	48	22	21	44	12
JAC	32	41	36	56	38	49	56	47	35	45	25	31
Iveco AMT	28	64	64	79	32	20	22	8	4	19	20	18
FAW	24	47	38	45	24	20	60	18	20	25	43	27
Foton	19	11	17	21	16	9	26	28	19	17	16	23
Sany	10	3	0	0	3	0	5	0	3	1	2	1
Zoomlion	6	3	8	4	2	4	5	0	2	5	1	1
Xu Gong	6	7	6	3	5	14	8	5	12	9	2	8
НефАЗ	5	9	8	6	7	14	12	8	7	10	5	4
Daewoo	5	6	9	9	1	7	6	4	4	2	8	5
Liebherr	3	1	2	1	3	4	1	1	0	2	0	1
С С	2	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0

РЫНОК НОВЫХ ГРУЗОВИКОВ

В январе этого года доля иностранных в объёме продаж на грузовом рынке страны выросла до 47% (годом ранее — 42,3%), а показатели реализации возросли на 29% и со-

ставили 2 752 машин. Годом ранее было продано 2 137 иностранных шасси. В то же время доля российской техники сократилась с 57,7% до 53% и составила 3 105 единиц против прошлогодних 2 916 штук.

В первый месяц 2020 года продажи грузовых машин «КАМАЗ» выросли на 2,5% и составили 1 913 единиц против прошлогодних 1 867 шасси. Успешно стартовали в этом году и продажи грузовиков

УДОРОЖАНИЕ 0%



РЕКЛАМА

**УНИКАЛЬНАЯ ЦЕНА
НА ЭКСКАВАТОРЫ CASE
Настоящее японское качество**

www.casece.com

**ЭКСПЕРТЫ В РЕШЕНИИ
СЛОЖНЫХ ЗАДАЧ
С 1842 ГОДА**

CASE
CONSTRUCTION

* Указанный размер ежегодного удорожания рассчитан от рекомендованной розничной стоимости: CX210 NLC, CX210 LC, CX220 NLC, CX260C, CX300C, действующей для городов Москва, Санкт-Петербург, Владивосток, при равномерных ежемесячных платежах, не включает комиссию за организацию финансирования и не включает затраты клиента на страхование. Ставка может быть выше заявленной в условиях высокой волатильности на финансовых рынках. Предложение действительно при заказе от 45% от стоимости лизинга на 13 месяцев с равными платежами.

Предложение действует при условии заключения договора лизинга до 31 марта 2020 года с ONH Industrial Capital (официальным партнером специального предложения выступает ООО «ДЛП Лизинг» ОГРН 1027710020480/ИНН 7710443169) и оплаты лизингополучителем авансового платежа по договору лизинга и комиссий за организацию лизинговой сделки в полном объеме. Договор лизинга может быть подписан при условии одобрения сделки кредитным комитетом ООО «ДЛП Лизинг» ИНН 7710443169. Не является публичной офертой. Количество машин ограничено.

CASE – официально зарегистрированная торговая марка Тойс Констракшн.



РЕКЛАМА

ГРЕЙДЕР 865В

- 1. Экономичный двигатель Fiat Powertrain**
для оптимизации тягового усилия:
с системой регулируемой мощности VNP
с двумя и тремя кривыми мощности в зависимости от модели
- 2. Увеличение мощности на отвале**
за счет увеличенного рычага прикладываемой силы
и поворотного круга с самым большим диаметром 1733 мм
в классе без ударных нагрузок на редуктор
- 3. Отличная проходимость по бездорожью**
и минимальное количество проходов при грейдерных работах
за счет одного из самых высоких просветов переднего моста – 622 мм
и удлиненной колесной базы задней тележки

УДОРОЖАНИЕ – 0%

Удорожание 0% при авансе 49% и сроке 13 месяцев.

Указанный размер ежегодного удорожания рассчитан от рекомендованной розничной стоимости моделей GR865, GR885, действующей для Москвы, Санкт-Петербурга, Владивостока, при равномерных ежемесячных платежах, не включая комиссию за организацию финансирования затраты на страхование. Предложение действует при условии заключения договора лизинга до 31 марта 2020 года с CNH Industrial Capital (официальным партнером специального предложения выступает ООО «ДЛЛ Лизинг» ОГРН 1027710020480/ИНН 7710443169) и оплаты лизингополучателем авансового платежа по договору лизинга и комиссии за организацию лизинговой сделки в полном объеме. Договор лизинга может быть подписан при условии одобрения сделки кредитным комитетом ООО «ДЛЛ Лизинг». Не является публичной офертой. Количество машин ограничено.

www.casece.com

**ЭКСПЕРТЫ В РЕШЕНИИ
СЛОЖНЫХ ЗАДАЧ
С 1842 ГОДА**

CASE
CONSTRUCTION

CNH
INDUSTRIAL CAPITAL

© 2019 CNH Industrial America LLC. Все права сохранены. CASE - официально зарегистрированная торговая марка CNH Industrial America LLC. Вся представленная информация, касающаяся комплектаций, технических характеристик, цветовых сочетаний, носит информационный характер и ни при каких условиях не является публичной офертой, согласно Статьи 437 (2) Гражданского кодекса РФ. Кейс Констракшн.



ТОП 30 БРЕНДОВ (НОВЫЕ ГРУЗОВИКИ) - СРАВНЕНИЕ ЯНВАРЬ 2020/2019								
Марка	Декабрь		Изменение		Доля рынка декабрь		Парк	
	2020	2019	Янв. 2020/2019		2020	2019	Декабрь 2019	
	шт.		шт.	(%)	(%)		шт.	(%)
КАМАЗ	1913	1867	46	2,5	32,7	36,9	673813	26,3
ГАЗ	675	565	110	19,5	11,5	11,2	451739	17,6
Volvo	448	288	160	55,6	7,6	5,7	101248	3,9
MAN	379	271	108	39,9	6,5	5,4	95125	3,7
Mercedes	363	229	134	58,5	6,2	4,5	73050	2,8
Scania	351	469	-118	-25,2	6	9,3	85727	3,3
Урал	281	202	79	39,1	4,8	4,0	112916	4,4
Isuzu	225	208	17	8,2	3,8	4,1	73817	2,9
DAF	205	106	99	93,4	3,5	2,1	47239	1,8
MAZ	200	241	-41	-17	3,4	4,8	203991	8
Shaanxi	153	75	78	104	2,6	1,5	20378	0,8
Renault	127	65	62	95,4	2,2	1,3	29514	1,2
Ford	102	15	87	580	1,7	0,3	3279	0,1
MAZ MAN	65	87	-22	-25,3	1,1	1,7	10514	0,4
Hyundai	55	86	-31	-36	0,9	1,7	53215	2,1
Hino	51	70	-19	-27,1	0,9	1,4	30763	1,2
Iveco	41	31	10	32,3	0,7	0,6	28835	1,1
Fuso	38	32	6	18,8	0,6	0,6	55935	2,2
Howo	38	14	24	171,4	0,6	0,3	14478	0,6
JAC	32	32	0	0	0,5	0,6	1494	0,1
Iveco AMT	28	40	-12	-30	0,5	0,8	6125	0,2
FAW	24	13	11	84,6	0,4	0,3	6494	0,3
Foton	19	19	0	0	0,3	0,4	16789	0,7
Sany	10	3	7	233,3	0,2	0,1	171	0
Zoomlion	6	0	6	999	0,1	0	566	0
Xu Gong	6	4	2	50	0,1	0,1	1742	0,1
НефАЗ	5	1	4	400	0,1	0	4504	0,2
Daewoo	5	4	1	25	0,1	0,1	4742	0,2
Liebherr	3	3	0	0	0,1	0,1	1260	0
С С	2	4	-2	-50	0	0,1	0	0

под брендом «ГАЗ»: годовой прирост продаж составил +20%, а в абсолютном выражении показатели увеличились с 565 до 675 штук. Volvo показал лучший результат среди иностранных брендов, увеличив за год свои продажи на 56% с 288 до 448 грузовиков. Четвёртое место в январском рейтинге рынка грузовых марок занимает MAN — 379 проданных машин, что на 40% больше, чем годом ранее

(271 авто). Замыкает топ-5 марка Mercedes-Benz, дилеры которой в январе этого года продали в России 363 грузовика, на 58,5% больше, чем годом ранее (229 штук).

Продажи грузовых машин марки Scania снизились к прошлогодним показателям на 25% с 469 до 351 авто. В тот же период на 39% возросли продажи техники «Урал», с 202 до 281 авто. Прирост на 8,2% показал Isuzu, с 208 до 225 единиц.

Ещё больше, на 93%, выросли продажи техники DAF, с 106 до 205 штук. А количество проданных грузовиков «MAZ» снизилось на 17% с 241 до 200 шасси.

В отчётный месяц наибольший рост продаж грузовой техники был зафиксирован на рынке Уральского ФО — +29% в годовом сравнении (с 678 до 874 единиц). На Дальнем Востоке рост грузового рынка составил в отчётный период +26%, всего было продано

ТОП 30 БРЕНДОВ (Б/У ГРУЗОВИКИ) - СРАВНЕНИЕ ЯНВАРЬ 2020/2019

Марка	Декабрь		Изменение		Январь - декабрь		Изменение		Доля рынка декабрь		Парк	
	2020	2019	Янв. 2020/2019		2020	2019	Янв.-янв. 2020/2019		2020	2019	Декабрь 2019	
	шт.		шт.	(%)	шт.		шт.	(%)	(%)		шт.	(%)
КАМАЗ	4724	4000	724	18,1	4724	4000	724	18,1	27,5	27	673813	26,3
ГАЗ	1836	1801	35	1,9	1836	1801	35	1,9	10,7	12,2	451739	17,6
МАЗ	1240	1242	-2	-0,2	1240	1242	-2	-0,2	7,2	8,4	203991	8
Volvo	1046	884	162	18,3	1046	884	162	18,3	6,1	6	101248	3,9
Scania	1035	768	267	34,8	1035	768	267	34,8	6	5,2	85727	3,3
MAN	954	912	42	4,6	954	912	42	4,6	5,5	6,2	95125	3,7
Урал	869	519	350	67,4	869	519	350	67,4	5,1	3,5	112916	4,4
ЗИЛ	783	570	213	37,4	783	570	213	37,4	4,6	3,9	210438	8,2
Mercedes	751	583	168	28,8	751	583	168	28,8	4,4	3,9	73050	2,8
DAF	521	388	133	34,3	521	388	133	34,3	3	2,6	47239	1,8
Hyundai	448	507	-59	-11,6	448	507	-59	-11,6	2,6	3,4	53215	2,1
Isuzu	394	317	77	24,3	394	317	77	24,3	2,3	2,1	73817	2,9
Renault	318	298	20	6,7	318	298	20	6,7	1,8	2	29514	1,2
Iveco	290	198	92	46,5	290	198	92	46,5	1,7	1,3	28835	1,1
Shaanxi	237	203	34	16,7	237	203	34	16,7	1,4	1,4	20378	0,8
Fuso	226	216	10	4,6	226	216	10	4,6	1,3	1,5	55935	2,2
Hino	211	157	54	34,4	211	157	54	34,4	1,2	1,1	30763	1,2
Foton	202	166	36	21,7	202	166	36	21,7	1,2	1,1	16789	0,7
Freightliner	182	184	-2	-1,1	182	184	-2	-1,1	1,1	1,2	18383	0,7
Howo	110	105	5	4,8	110	105	5	4,8	0,6	0,7	14478	0,6
Nissan	92	92	0	0	92	92	0	0	0,5	0,6	44877	1,7
МАЗ MAN	82	73	9	12,3	82	73	9	12,3	0,5	0,5	10514	0,4
FAW	74	70	4	5,7	74	70	4	5,7	0,4	0,5	6494	0,3
Dongfeng	50	47	3	6,4	50	47	3	6,4	0,3	0,3	5070	0,2
КрАЗ	41	49	-8	-16,3	41	49	-8	-16,3	0,2	0,3	23338	0,9
Tatra	41	35	6	17,1	41	35	6	17,1	0,2	0,2	7745	0,3
Daewoo	37	44	-7	-15,9	37	44	-7	-15,9	0,2	0,3	4742	0,2
Mazda	33	35	-2	-5,7	33	35	-2	-5,7	0,2	0,2	17277	0,7
Амур	33	21	12	57,1	33	21	12	57,1	0,2	0,1	3958	0,2
Ford	31	34	-3	-8,8	31	34	-3	-8,8	0,2	0,2	3279	0,1

379 машин против прошлогодних 300 единиц. В Центральном ФО в то же время было продано 1 752 авто (самый большой результат среди региональных рынков), что на 23,7% превысило объём продаж за аналогичный период 2019 года (1 416 единиц). В Сибири за отчётный январь было продано 727 новых грузовиков, что указывает на прирост продаж к прошлогодне-

му результату (605 единиц) на 20%. В «плюс» вышли продажи и в Приволжском ФО: был продан 1 161 грузовик, что на 9,2% превысило продажи за январь прошлого года (1 063 шасси). Четырёхпроцентный прирост продаж был зафиксирован на рынке Южного округа, показатели увеличились соответственно с 277 до 288 единиц. В Северо-Западном ФО рынок стагни-

ровал, было продано 555 новых грузовиков, а годом ранее — 558 единиц. На 22,4% с 156 до 121 авто уменьшились продажи грузовой техники на рынке Северо-Кавказского округа.

Рейтинг моделей, которые демонстрируют наиболее высокие показатели реализации на грузовом рынке страны, остаётся относительно стабильным. В январе 2020 года его



возглавил «КАМАЗ-43118» с результатом 538 единиц (+2%), за которым на втором и третьем местах разместились «ГАЗон NEXT» — 463 шасси (+36%) и «КАМАЗ-65115» — 365 штук. (-4,7%). В топ-5 попали также Mercedes-Benz Actros — 355 единиц. (+57%) и Volvo FH — 235 авто. (+226%). Первую десятку рейтинга среди моделей сформировали ещё и «КАМАЗ-6520» — 224 шасси (-15%), «КАМАЗ-5490» — 195 единиц (+11%), DAF XF — 171 авто (+92%), а также MAN TGX — 168 машин (+79%) и «УРАЛ 4320» — 168 единиц (+38%).

ВТОРИЧНЫЙ РЫНОК ГРУЗОВИКОВ

Рост показателей аналитики «Автостат Инфо» зафиксировали и на рынке грузовиков с пробегом. В январе объём перепродаж вырос на 16% и составил 17 191 авто против прошлогодних 14 793 единиц техники. Сегмент иномарок, а также сегмент российских машин показали одинаковую динамику прироста. Иномарок было перепродано в количестве 7 578 единиц, что на 16,5% больше, чем годом ранее (6 505 шасси), а прирост в сегменте российской техники составил +16%, перепродажи увеличились соответственно с 8288 до 9613 авто. Доля иномарок в объёме всего вторичного рынка грузо-виков составила в отчётный период 44%, а на иномарки пришлось 56%.

На вторичном рынке грузовых машин по-прежнему сильны позиции «КАМАЗа». В январе этого года объём перепродаж таких грузовиков вырос на 18% в годовом сравнении с 4 000 до 4 724 единиц. Перепродажи техники «ГАЗ» увеличились на 2% с 1 801 до 1 836 авто, а у «МАЗа» показатели почти не изменились: 1 240 штуки против прошлогодних 1 242 авто. Volvo стал лучшим среди иномарок на вторичном рынке грузовых машин с результатом 1 046 единиц техники, что на 18,3% больше продаж за тот же период 2019 года (884 авто). Топ-5 составила и Scania — 1035 машин (+35%, 768 штук). А в десятку самых успешных марок вторичного рынка грузовых машин по итогам января 2020 года попали также: MAN — 954 единицы (+4,6%, в прошлом году — 912 авто), «УРАЛ» — 869 единиц (+67%, 519 штук), «ЗИЛ» — 783 машины (+37%, 570 единиц), Mercedes-Benz — 751 авто (+29%, 583 штуки) и DAF — 521 авто (+34%, 388 грузовиков).

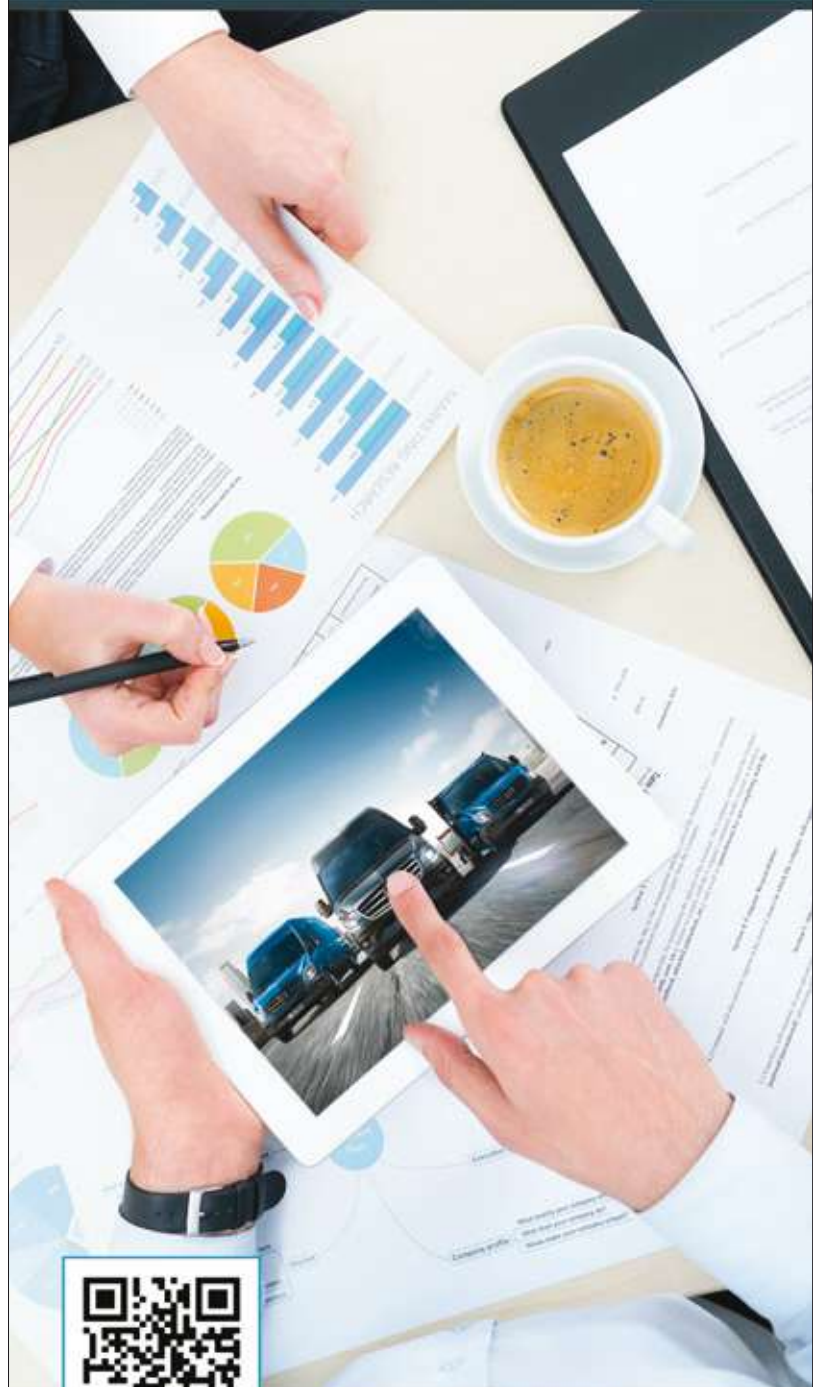
Топ-10 моделей вторичного рынка грузовых машин в январе этого года возглавил «КАМАЗ-65115», показавший рост на 13% в годовом сравнении, с 625 до 707 единиц. Второе место занял «КАМАЗ-43118» с результатом 540 перепроданных машин, что на 63% больше, чем годом ранее (331 авто). Третья строчка рейтинга досталась модели Volvo FH — 517 единиц техники, что на 23% превысило перепродажи за прошлый год (420 шасси). В топ-5 моделей вторичного рынка грузовиков вошли также модели «ГАЗ-3309» — 434 штуки (+5,6%, годом ранее перепродано 411 таких машин) и «УРАЛ-4320» — 427 единиц (+47%, 290 машин). Первую десятку рейтинга составили также: Mercedes-Benz Actros — 421 авто (+44%), «ГАЗ-3307» — 376 единиц (-12%), Hyundai Mighty — 367 машин (+20%), «УРАЛ-5557» — 347 штук (+143%) и «КАМАЗ-53215» — 319 грузовиков (+38%).

Отметим, что в России по состоянию на начало 2020 года числятся 2 565 114 грузовых машин. По данным исследования «Автостат Инфо», в грузовом парке автомобилей РФ зарегистрировано 870 257 иномарок и 1 694 857 российских машин. ■



АНАЛИТИКА И СТАТИСТИКА

▶ ДЛЯ АВТОМОБИЛЬНОГО БИЗНЕСА ◀



www.avtostat-info.com

+7 (903) 735-9056
udakov07@avtostat-info.com
udakov07@yandex.ru



СТРОЙТЕХ

В DEERE & COMPANY ПРОГНОЗИРУЮТ ДАЛЬНЕЙШЕЕ ПАДЕНИЕ ПРОДАЖ В 2020 ГОДУ



Генеральный директор Deere & Company Джон Мэй объявил о приоритетах компании по созданию организационной структуры для повышения эффективности работы. На фоне объявленных финансовых

результатов за последние три месяца это заявление выглядит уместным. Дело в том, общая выручка по состоянию на 2 февраля 2020 года сократилась на 4% по сравнению с ноябрём 2018-январём 2019 гг.

Отмечено и снижение операционной прибыли. За последние три месяца она составила 645 млн долларов, в то время как годом ранее этот показатель был равен 769 млн долларов. Сильнее всего упали продажи техники лесного и строительного сегментов – компания получила 93 млн долларов прибыли от её реализации против 229 млн долларов годом ранее. Продажи сельскохозяйственных машин снизились не так масштабно, выручка за 3 последних месяца равна 179 млн долларов, что на 7% меньше показателя аналогичного периода 2019 года.

В Deere & Company прогнозируют дальнейшее падение продаж в течение 2020 года. Объёмы реализации строительной и лесозаготовительной техники сократятся на 10-15%, а сельскохозяйственной — на 5-10%. Причиной этого называют снижение спроса со стороны потребителей, в том числе и в России.

На результаты финансового отчёта, по словам Джона Мэя, также повлияли сокращение объёмов производства и расходы на программу сокращения числа сотрудников. По его оценке, в 2020 году чистая прибыль компании составит от 2,7 млрд до 3,1 млрд долларов.

MANITOU MT-X 733 СТАЛ ДОСТУПЕН В РОССИИ



Новый телескопический погрузчик Manitou MT-X 733 появился у российских дилеров. Машина может поднимать до 3,3 тонн груза на высоту до 4,5 м со втянутой стрелой. Грузоподъёмность в таком же положении на высоте до 6,9 м составляет 2,8 тонны.

При максимальном телескопировании на 3,9 м вперёд, стрела может удерживать до 1,1 тонны. Усилие отрыва ковша заявлено на уровне 7 400 деканьютонов.

Погрузчик Manitou MT-X 733 оснастили дизельным двигателем Perkins 1104D-44 Т мощностью 95 л. с. и коробкой передач с гидротрансформатором (4 скорости вперёд и 4 назад). Максимальная скорость движения составляет 27 км/ч. За счёт клиренса в 45 см и 24-дюймовых пневматических шин Alliance 400/80 «телескоп» может двигаться по неровной поверхности.

Инженеры усовершенствовали тормозную систему, установив новый гидравлический усилитель.

В стандартном оснащении Manitou MT-X 733 идёт с кареткой для вил. Опционально доступны различные виды навесного оборудования, позволяющие заменить одной единицей техники несколько типов машин.



ISUZU GIGA ПОЛУЧИЛ РОССИЙСКИЙ САМОСВАЛЬНЫЙ КУЗОВ



ООО ТФК «Феникс» из Набережных Челнов стало аккредитованным поставщиком самосвальных кузовов для шасси Isuzu Giga. Инженеры разработали надстройку из стали S500MC с большим запасом прочности. При толщине дна кузова в 8 мм, а бортов – в 5 мм собственный вес платформы в среднем на 2 тонны меньше, чем у многих аналогичных надстроек.

Боковые борта представляют собой цельногнутую сталь без сварных соединений. Это, по словам производителя, увеличивает прочность кузова. При создании заднего борта применили дополнительный гиб в нижней обвязке для усиления конструкции.

Сам кузов и надрамник проходят дробеструйную обработку перед покрытием грунтом и эмалью для снижения вероятности образования коррозии. А фонари спрятаны в стальной короб с защитой в форме решётки.

Ещё одной особенностью самосвала создатели называют возможность установки надставных бортов, что позволит увеличить объём груза.

Гидропривод надстройки от Нува запитан через отбор мощности от 15-литрового двигателя шасси. Соответственно, управлять разгрузкой можно во время движения машины.

«УРАЛ» И RM-TEREX ОТОШЛИ UMG

«Группа ГАЗ» продала автозавод «Урал» и предприятия RM-Terex. Как сообщает «Интерфакс», активы выкупила «Объединённая машиностроительная группа» (UMG СДМ), при этом финансовые показатели сделки стороны не разглашают. Покупателем выступил Дмитрий Стрежнев – бывший руководитель холдинга Олега Дерипаски «Руспромавто» и Горьковского автозавода.

До завершения этой сделки UMG СДМ производила экскаваторы и другую технику на их основе на тверском АО «Эксмаш». Также в холдинг входит ООО «ЮМДжи-Рыбинск», где изготавливают отливки для техники UMG. В 2017 году договаривались, что в «Объединённую машиностроительную группу» может войти и обанкротившийся орловский «Дормаш», но этого не произошло.

Помимо стопроцентного управления машиностроительными заводами, группа Дмитрия Стрежнева стала обладателем 47,2% акций Ярославского моторного завода.

Для находящейся под ударом американских санкций «Группы ГАЗ» продажа активов позволит реализовать инвестиционную программу на 2020 год в полном объёме. Между тем, если 31 марта в отношении Горьковского автозавода всё же введут санкционные ограничения, то он фактически может остановиться из-за зависимости от импортных комплектующих. По одной из версий, таким образом США пытается расчистить путь в сегменте LCV для Ford.

ЧЕТРА

Сделано в России
Работает во всем мире



**БУЛЬДОЗЕРЫ
С ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ МАССОЙ
ОТ 19 ДО 70 ТОНН**

**КОЛЕСНАЯ ТЕХНИКА
ПОГРУЗЧИК ПК12 И ТРАКТОР ТК25**

- ПРОИЗВОДИТЕЛЬНЫЕ
- НАДЕЖНЫЕ И КОМФОРТНЫЕ
- СОВРЕМЕННЫЕ
- УДОБНЫЕ В ТЕХОБСЛУЖИВАНИИ

ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ К СПЕЦТЕХНИКЕ

Весь ассортимент на региональных складах

- запасные части к технике ЧЕТРА
- ходовые системы к бульдозерам ЧЕТРА, ЧТЗ, Shantui

**ПОСТАВКА ИЗ НАЛИЧИЯ И ПОД ЗАКАЗ
ОТГРУЗКА ЛЮБЫМ ВИДОМ ТРАНСПОРТА**



АСМ-РЕСУРС

Официальный дилер ООО «АСМ-Ресурс»

Техника: (351) 7000-247, tsales@asm-resurs.ru
Запчасти: (351) 282-31-43, sales@asm-resurs.ru
Региональные склады и гарантийные центры:
Челябинск, Чита, Ноябрьск

www.asm-resurs.ru



CAT 434F2 ПРИЗНАЛИ ЛУЧШИМ ЭКСКАВАТОРОМ-ПОГРУЗЧИКОМ



Читатели журнала «Грейдер» в нашем народном голосовании выбрали победителя среди претендентов в номинации «Лучший экскаватор-погрузчик». 28% проголосовавших отдали предпочтение модели Cat 434F2.

На втором месте — JCB 3CX. За эту модель проголосовали 17% пользователей портала igrader.ru. Всего на 1 голос отстал JCB 4CX и оказался на 3 месте.

13% принявших участие в голосовании посчитали достойным победы ЕлАЗ ВЛ888, 11% отдали свои голоса RM-Terex TLB 825. 5% выбрали Case 570ST, 4% — MST M544. По 3% голосов получили Hidromek HMK102S и ANT 2321.

Мы поздравляем Caterpillar с заслуженной победой и объявляем о начале нового голосования. Подробнее об этом читайте на странице 84.

МИНИ-ПОГРУЗЧИКИ CASE ПОЛУЧИЛИ ОБНОВЛЕНИЯ



Производитель мини-погрузчиков Case отреагировал на предложения и отзывы потребителей. Инженеры внесли изменения в конструкцию колёсной и гусеничной техники. Обновлённые версии на рынке будут отличаться добавленной к названиям моделей буквой В.

Три машины с вертикальным подъёмом навесного оборудования и шась моделей с радиальным вариантом подъёма получили амортизаторы стрелы для снижения качения, новую электропроводку, усовершенствованную прокладку топливопровода и более просторные кабины с увеличенной зоной остекления. Дверной проём расширили и расположили ниже к земле.

Модернизация коснулась и органов управления. В частности, появилась

новая приборная панель, переключатели на передней стойке вынесли ближе к креслу оператора, установили удлинённые рукоятки и сменили управление электрическим дросселем. Обновили также и систему бесключевого запуска двигателя — теперь одна кнопка отвечает электропитание, зажигание и старт мотора.

Для удобства операторов конструкторы предусмотрели подстаканник, USB-порт для зарядки мобильных устройств, кондиционер. Опционально дилеры могут установить аудиосистему с Bluetooth-подключением, а также контроллер для точного управления движением мини-погрузчика за счёт гидростатических насосов.

Кроме того, производитель заявляет наличие быстросъёма и подключения РВД для гидравлики без применения ключей.

ЦЕНТР ПОДДЕРЖКИ KOMATSU НА КУЗБАССЕ ОТМЕТИЛ 10-ЛЕТИЕ



10 лет назад в Кемеровской области начали строить центр по восстановлению запасных частей Komatsu. И уже к началу 2011 года он открыл свои двери для

пользователей техники японского бренда. За это время в цехе провели капитальный ремонт для 600 узлов и агрегатов для техники. Это двигатели внутреннего

сгорания, коробки передач, топливная аппаратура, гидравлические насосы и моторы.

Помимо восстановленных запасных частей в центре держат склад оригинальных компонентов. Он расположился на площади 6000 м². Там же находятся и актуальные для региона модели бульдозеров, самосвалов, экскаваторов и фронтальных погрузчиков.

10 лет назад в строительство реман-центра инвестировали свыше 10 миллионов долларов. На тот момент на Кузбассе эксплуатировали около 300 машин Komatsu и отсутствие предприятия, где могли бы провести капитальный ремонт компонентов, приводил к длительным простоям. После запуска центр поддержки сократил сроки замены узлов до 5 дней, к тому же обеспечил небольшой город Полысаево 50 рабочими местами.

Отметим, что в этом году 5 лет отметит и дальневосточный центр поддержки российского представительства производителя техники.



ПУБЛИЧНОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
КУРГАНМАШЗАВОД

НАДЕЖНОСТЬ ПРОВЕРЕННАЯ ВРЕМЕНЕМ

Мини-погрузчики серии МКСМ

реклама



**МОЩНАЯ
И ПРОИЗВОДИТЕЛЬНАЯ
МАШИНА**



**НАДЕЖНАЯ РАБОТА
В ТЯЖЕЛЫХ УСЛОВИЯХ**



**КОМФОРТНАЯ РАБОТА
В ЛЮБУЮ ПОГОДУ**



**КОМПАКТНАЯ
И МАНЕВРЕННАЯ
МАШИНА**



Отдел продаж г. Курган:

- реализация официальным дилерам
- реализация покупателям в РФ
- реализация на экспорт

+7 (3522) 471-243

+7 (3522) 471-921

+7 (3522) 471-443

e-mail: sales@kmz.ru

Отдел продаж г. Москва: +7 (495) 123-3045 e-mail: info.mos@kmz.ru

www.kmz.ru



СТРОЙТЕХ

ПЕРЕВОЗИМ НЕГАБАРИТ И ТЯЖЕСТИ

Подготовил Артем Щетников

Длинномерные, крупногабаритные или сверхтяжёлые грузы нашим читателям приходится перевозить не столь часто. А кому-то и вовсе ещё не доводилось. Поэтому вместе с экспертами рынка разберём, как и на чём транспортировать то, что превышает допустимую нагрузку на оси или выходит за установленные границы размеров.



Фото: tranzit.ru

DURA LEX, SED LEX

Итак, вам потребовалось перевезти груз, размеры которого выходят за 2,55 м в ширину или 20 м в длину или 4 м в высоту. Или же вес превышает допустимые нагрузки на дорожное покрытие, то готовьтесь получать разрешение на перевозку. Идти за ним предстоит в местное управление дорог (если маршрут будет проходить в пределах региона) или в Росавтодор (если конечная точка находится в другом регионе). Перед этим подготовьте документы на ТС, техпа-

спорт груза, схему ТС с изображением количества осей и колёс и их взаимного расположения, расчёт распределения нагрузки по осям, схему крепления груза, документы водителя, путевой лист, полисы страхования, карта маршрута, согласованного с ГИБДД. И ждите — заявление могут рассматривать до 40 дней, но на практике процесс редко занимает более 2 недель. На сроки влияет, в том числе, а то, к какой категории относится ТС для перевозки груза (подробно об этом читайте в справке в конце статьи).

«Перевозка негабаритов первой категории — это ежедневная текущая деятельность. Кроме этого, организуются и выполняются перевозки негабаритов второй категории (одна-две перевозки в месяц), требующие привлечения двух машин прикрытия с проблесковыми маячками. Для нашей организации, это, как правило, полуприцепы шириной свыше чем 3,5 метра. Естественно, расценки по РФ на такой груз намного выше, потому что в себестоимость требуется складывать оплату указанных машин прикрытия. Таким образом, планируя



Фото: kirchner-logistics.com

с заказчиком перевозки негабаритного прицепа второй категории, как мы, так и заказчик рассчитываем каждый свою экономику.

И решаем, целесообразно или нет заключать договор на перевозку такого груза. В подавляющем большинстве случаев получается договорится по цене, объективно устраивающей обе стороны и соответственно — выполнить перевозку», — рассказывает рассказывает

управляющий директор транспортной компании ПАО «Уралавтоприцеп» Александр Коптяков.

К слову, в законе есть небольшое послабление: можно обойтись без специального разрешения, если масса груза с ТС или осевая нагрузка превышает допустимые значения не более, чем на 2%. А в случае превышения не более 10% документ на перевозку выдадут в упрощённом порядке.

Желающих рискнуть и провезти негабарит без разрешения в случае поимки (а с учётом автоматических систем взвешивания, «Платона» и видеофиксации — это обязательно случится), ожидают внушительные штрафы. Водителю выпишут до 7 000 рублей и могут лишить водительского удостоверения, должностному лицу — до 50 000 рублей, юридическому лицу — до 500 000 рублей и такую же сумму собствен-

Основан в 1943 году
ЧМЗАП

ПРОИЗВОДСТВО И ПРОДАЖА
ТЯЖЕЛОЙ ПРИЦЕПНОЙ ТЕХНИКИ
МОДЕЛИ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬЮ ОТ 10 ДО 2000 ТОНН

НЕ ИМЕЕТ
АНАЛОГОВ НА
ТЕРРИТОРИИ РФ

ОБНОВЛЁННАЯ
ВЕРСИЯ

ЧМЗАП
99908-010

НИЗКОРАМНЫЙ ПОЛУПРИЦЕП-ТЯЖЕЛОВОЗ
С ДВУХСТУПЕНЧАТОЙ ТЕЛЕСКОПИЧЕСКОЙ РАМОЙ

грузоподъемность **100000 кг**
собственная масса / полная масса **26000 кг / 126000 кг**
нагрузка на ссу / на дорогу **30000 кгс / 96000 кгс**
тормозная система пневматическая с **EBS (WABCO)**
подвеска рычажная гидробалансирная (**TRIDEC**)
с системой принудительного управления поворотом
всех колес, первые две оси подъемные
двускатная ошиновка **245/70R17,5 141G (32+2)**
рама **телескопическая, 2 степени раздвижки**
рабочая площадка: **11730...25730x2540 мм**
шкворень **88,9 мм**



ПАО «УРАЛАВТОПРИЦЕП»
454038, Россия, г. Челябинск, ул. Хлебозаводская, 5
многоканальный тел.: +7-351-217-01-00
sales@cmzap.ru • www.cmzap.ru

8-800-200-02-74

звонок по России бесплатный

реклама



КЕЙС



ПАВЕЛ ЖАРОВ,

оперативный руководитель департамента промышленных и нефтегазовых проектов Kuehne + Nagel в России

«Нам, как международной компании со множеством офисов в разных странах, конечно, проще проработать транснациональные маршруты, учитывающие местную юридическую и культурную специфику. К примеру, в моей практике был проект по доставке специальных кранов из Китая на алюминиевый завод в России. Изначально транспортировку запланировали накануне Китайского Нового года, но мы знали, что в этот период железные дороги страны перегружены из-за массового перемещения людей по стране, и убедили заказчика перенести сроки.

Ещё пример сложной транспортировки, на этот раз сопровождавшейся многочисленными согласованиями, — это доставка электродвигателей с Ленинградского электромеханического завода на верфь Балтийского завода. Расстояние небольшое — около 30 км по прямой, и производитель изначально планировал привезти всё самостоятельно. Но оценив свои возможности, обратился к нам. Мы предложили единственно возможное решение — не пытаться провезти 300-тонные двигатели по всему Петербургу, а доставить их к ближайшему причалу на Неве, погрузить на баржу и так довезти до Балтийского завода. По пути нам пришлось самостоятельно перекрывать трассу, получив разрешение от ГИБДД, останавливать поезда Октябрьской железной дороги и даже модернизировать переезд: поднимать контактные провода с помощью специальных подъёмников. В результате перевозка прошла чётко по плану, без простоев и проблем».



Фото: kirchner-logistics.com

нику ТС. А сам транспорт отправят на штрафстоянку, да ещё и груз могут конфисковать.

Как перевозку, так и организацию всего процесса, можно производить своими силами. Если у вас уже рука набита на оформлении документов и есть собственный парк полуприцепов с тягачами.

«ЧЕТРА не располагает собственным парком автотранспорта для перевозки, поэтому эту услугу заказываем на аутсорсе, при этом всю погрузку мы осуществляем самостоятельно. Так как наша техника, как правило, превышает разрешённые весогабаритные характеристики, главное требование, которое мы предъявляем к транспортным компаниям, — это наличие полного комплекта разрешительных

документов в соответствии с требованиями регламентов по перевозке грузов: от точки отправки с завода и до конечной точки назначения. Не менее важно для нас соответствие автотранспорта подрядчика уровню сложности перевозки, исправность техники, должная квалификация и опыт водителей», — рассказывает директор по логистике ООО «ЧЕТРА» Ольга Смирнова.

ПОДБИРАЕМ ТРАЛ

При выборе полуприцепа для перевозки негабарита главными критериями являются вес и размеры груза.

«Например, для перевозки 90-тонного, но сравнительно небольшой степени негабаритности



Фото: kirchner-logistics.com

груза, понадобится специальный трал с высокой грузоподъемностью. И для решения этой задачи явно не подойдет телескопический трал, который мог бы подойти, например, для перевозки длиномерного, но не тяжелого груза», — приводит пример руководитель направления мультимодальных перевозок FM Logistic Дмитрий Суховерша.

«Выгоднее перевозить груз частями, на двух или нескольких менее габаритных тралах. Это позволит сэкономить: во-первых, за счёт стоимости арендуемой техники — тягеловозы гораздо дороже обычных фур, во-вторых, за счёт сокращения массы и объёма груза, которые также влияют на цену перевозки. Обычно для транспортировки негабарита выбирают тралы, ориентируясь на сам перевозимый груз: например, для тяжёлой техники, высокого оборудования, катушек с кабелем подойдут низкорамные платформы (от 40 до 90 см от земли), а для перевозки военной и спецтехники — тралы с передним заездом», — советует руководитель проектов по бизнес-процессам ГК «АвтоСпецЦентр» Константин Авакян.

ООО СУРГУТАВТОПРИЦЕП — НАДЁЖНОСТЬ, БЕЗОПАСНОСТЬ, КАЧЕСТВО ПРОВЕРЕННОЕ ВРЕМЕНЕМ И ТЫСЯЧАМИ ДОВОЛЬНЫХ КЛИЕНТОВ



Постоянное развитие и совершенствование позволяют внедрять лучшие решения и новейшие разработки. Каждая единица выпускаемой техники — это индивидуальный проект. Проект, который отвечает потребностям и требованиям даже самого взыскательного клиента.

Инвестируйте в серьезное расширение вашего бизнеса. Вместе с нами вы станете сильным партнером для ваших клиентов.



8 800 550 26 70

info@surgutpricep.ru
surgutpricep.ru



КЕЙС



СТАНИСЛАВ ТОБИН,
руководитель службы логистики ГК «Аривист»

«У нас есть отдел проектной логистики, который занимается перевозкой негабаритных грузов. Один из клиентов по негабаритным доставкам - «Севернефтегазпром», мы доставляем им оборудование на место строительства дожимного компрессорного цеха. Недавно был проект по перевозке 50-тонного оборудования. Чаще всего мы везём автотранспортом, так как производители оборудования находятся в России.

Для сверхтяжёлых и негабаритных грузов есть специальная техника: низкорамные тралы, семитрейлеры, прицепы с усиленными рамами и большим количеством осей, чтобы выдерживать увеличенные нагрузки. Надо учитывать, что бывают такие грузы, которые нельзя наклонять, переворачивать – то есть они требуют особых условий. При железнодорожной перевозке используются специальные вагоны, платформы, рассчитанные под такие грузы. В принципе, есть целые суда, которые везут реакторы, колонны.

Часто для сложных грузов приходится разрабатывать маршруты с комбинированными видами транспорта. Например, задействуем речные баржи, потому что по дороге просто не проехать или это слишком дорого. Для барж строят временный причал как можно ближе к месту выгрузки, а потом уже довозят на автомобилях. Маршрут каждый раз просчитываем индивидуально в поисках оптимального варианта.

Дешевле разобрать груз или оправить в собранном виде? Всё зависит от груза. Негабарит негабариту рознь. Иногда дешевле разобрать, разрезать и собрать уже на месте. Встречаются такие негабариты, что маршрут никак не построить, например, по некоторым развязкам мостов трал просто не пройдет – приходится разбирать мост. Но и разобрать можно далеко не всё. Чаще всего встает вопрос о сборке – на месте доставки может не быть технических возможностей качественно провести сборочные работы, включая отсутствие компетентных специалистов. Поэтому надо искать компромисс, к каждому проекту подходить индивидуально с упором на расчеты, чтобы понять, что экономически выгоднее».

В некоторых случаях найти подходящий полуприцеп не получится. Придётся делать на заказ.

«Если речь идёт, допустим, о прицепах-модулях или о прицепах-тяжеловозах, выбор будет начинаться с понимания какие грузы нужно перевезти: размеры, масса, нужно учесть все особенности конструкции. Заказчик должен понимать, что изготовление транспортной системы начинается с специально подобранного технического задания, по которому в дальнейшем будут производить технику», — говорит главный конструктор «гражданское направление» ПАО «Уралавтоприцеп» Николай Овсенко.

Правда, не во всех случаях груз возможно перевезти на полуприцепе. И не только из-за сложного маршрута, но и по экономическим соображениям.

«Модельный ряд нашей промышленной техники включает машины от 165 л. с. до 660 л. с. с массой, которая может достигать 70 тонн. Все перевозки по территории России и за рубеж мы осуществляем автотранспортом, железной дорогой и морским путём. Поскольку техника даже малого класса представляет собой сложную конструкцию, то и способ перевозки всегда определяем индивидуально, в зависимости от требуемых сроков, места доставки (а технику часто эксплуатируют в труднодоступных регионах при полном отсутствии дорог), ну и, конечно, общей стоимости. Транспортировка бульдозеров малого класса возможна в частично разобранном состоянии в стандартной фуре, а не только в тралах. Но этот способ перевозки оправдывает себя только при отправке на дальние расстояния, свыше 1500 км. Технику среднего и тяжёлого класса на дальние расстояния экономичнее отправлять железной дорогой. При этом у автотранспорта есть значительное преимущество перед ж/д — это срок доставки. И, если для нашего клиента определяющий критерий — срок поставки техники, то мы в этом случае стараемся прибегать, безусловно, к автотранспортировке», — делится опытом Ольга Смирнова.

Эксперты также отмечают, что если негабаритный или тяжёлый груз можно разобрать, то его придётся разделить. Таково требование закона, впрочем, это и дешевле.

«Все негабаритные грузы свыше 200-300 км мы стараемся вести заказчику одним рейсом в неразобранном виде.

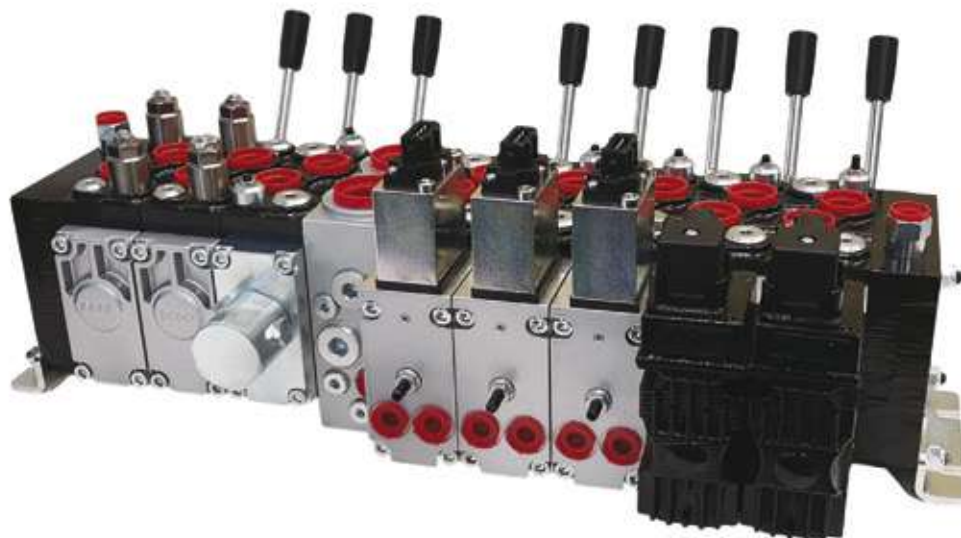
Тяжеловесный груз, когда полная масса шестиосного автопоезда свыше 44 тонн, либо имеется серьёзное превышение осевых нагрузок (при наличии возможности разобрать его, и отвезти по закону двумя-тремя рейсами вместо одного тяжёлого рейса) — в большинстве случаев целесообразнее разобрать и доставить двумя рейсами, во избежание серьёзных оплат за возмещение вреда дорожному покрытию. Причина одна – высокие тарифы по оплате за возмещение вреда дорожному покрытию. Таких расценок не выдержит никакая экономика. Соответственно, нам в таких условиях тяжеловесные грузы возить нецелесообразно», — рекомендует Александр Коптяков.



ГИДРАВЛИКОВЪ

Группа «Гидравликовъ»
111024, г. Москва,
ул. Авиамоторная, 12, офис 909
+7 (495) 505-63-23
www.gidravlikov.ru, www.omfb.ru

OMFB
HYDRAULIC COMPONENTS



ГИДРОРАСПРЕДЕЛИТЕЛИ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬНОЙ, ДОРОЖНОЙ И КОММУНАЛЬНОЙ ТЕХНИКИ

- работает в гидросистемах с нерегулируемыми и регулируемыми насосами
- повышенная безопасность, энергоэффективность и экологичность
- рабочее давление до 400 бар.
- безопасное управление с высокой эффективностью и точностью
- лёгкая перенастройка типа насоса
- возможность функции разгрузки насоса
- создание различных конфигураций рабочих секций без замены компонентов
- дистанционное управление



ПАРАМЕТРЫ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ КАТЕГОРИИ 1 И 2 (СОГЛАСНО 87-ФЗ «О ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ»)

Классификация автотранспортных средств (АТС) категории 1, в зависимости от осевых масс, подразделяется на две группы:

Группа А — АТС с осевыми массами наиболее нагруженной оси свыше 6 т до 10 т включительно, предназначенные для эксплуатации на дорогах I — III категории, а также на дорогах IV категории, покрытие которых построены или усилены под осевую массу 10 т.

Группа Б — АТС с осевыми массами наиболее нагруженной оси до 6 т включительно, предназначенные для эксплуатации на всех дорогах.

Для автотранспортных средств групп А и Б, спроектированных до 1995 г., с расстоянием между осями не более 1,32 м допустимы осевые массы 8 т и 5,5 т соответственно.

Осевая масса трёхосных тележек автотранспортных средств, у которых смежные оси находятся на расстоянии не менее чем 0,4 м расстояния между крайними осями, не должна превышать следующих значений:

Полная масса АТС не должна превышать следующих значений

При движении по мостовым сооружениям полная масса автотранспортных средств не должна превышать следующих значений

При движении автотранспортных средств по мостовым сооружениям с массами и нагрузками на ось, указанными ниже, они относятся к категории 2.

Расстояние между осями	Осевая масса на каждую ось не более	
	АТС группы А	АТС группы Б
Свыше 2 м	10 т	6 т
Свыше 1,65 м до 2 м включительно	9 т	5,7 т
Свыше 1,35 м до 1,65 м включительно	8 т (9 т для контейнеровозов)	5,5 т
Свыше 1 м до 1,35 м включительно	7 т	5 т
До 1 м	6 т	4,5 т

Расстояние между крайними осями тележек	Осевая масса на каждую ось не более	
	АТС группы А	АТС группы Б
Свыше 5 м	10 т	6 т
Свыше 3,20 м до 5 м включительно	8 т	5,5 т
Свыше 2,60 м до 3,20 м включительно	7,5 т	5 т
Свыше 2 м до 2,60 м включительно	6,5 т	4,5 т
До 2 м	5,5 т	4 т

Виды АТС	Полная масса		Расстояние между крайними осями АТС группы А не менее
	АТС группы А	АТС группы Б	
Одиночные автомобили, автобусы, троллейбусы			
Двухосные	18 т	12 т	3 м
Трёхосные	25 т	16,5 т	4,5 м
Четырёхосные	30 т	22 т	7,5 м
Седельные автопоезда (тягач с полуприцепом)			
Трёхосные	28 т	18 т	8 м
Четырёхосные	36 т	23 т	11,2 м
Пятиосные и более	38 т	28,5 т	12,2 м
Прицепные автопоезда			
Трёхосные	28 т	18 т	10 м
Четырёхосные	36 т	24 т	11,2 м
Пятиосные и более	38 т	28,5 т	12,2 м

Расстояние между крайними осями	Полная масса
Более 7,5 м	30 т
Более 10 м	34 т
Более 11,2 м	36 т
Более 12,2 м	38 т

Проектная нормативная нагрузка на мостовое сооружение	Параметры АТС		
	общая масса	нагрузка на ось	база
АК-11, Н-30, НК-80	более 80 т	более 20 т	менее 3,6 м
Н-18 и НК-80	более 80 т	более 20 т	менее 3,6 м
АК-8, Н-13, НГ-60	более 60 т	более 16 т	менее 5 м
Н-10 и НГ-60	более 60 т	более 9,5 т, более 12 т	менее 5 м
Н-8 и НГ-30	более 30 т	более 7,6 т	менее 4 м

КЛИНЦЫ

Акционерное общество
«Клинцовский автокрановый завод»
(48336) 4-55-33, e-mail: om@oaokaz.ru

RDK-55
ГУСЕНИЧНЫЙ КРАН
ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬЮ 55 ТОНН

www.oaokaz.ru
www.rdk55.ru



реклама

АКЦИЯ

СНИЖЕНЫ ЦЕНЫ НА ВЕСЬ МОДЕЛЬНЫЙ РЯД ГУСЕНИЧНЫХ КРАНОВ



СТРОЙТЕХ

«АВТОСПЕЦТЯЖ ПЛЮС» — ТЯЖЁЛЫЙ НЕ ЗНАЧИТ СЛОЖНЫЙ

Транспортировка спецтехники и тяжёлого оборудования – дело не просто хлопотное, но и затратное, как по времени, так и по деньгам. Нужно разработать максимально комфортный и быстрый путь для перевозки, при этом учесть специфику регионов, через которые необходимо будет проезжать. Собрать документы, подобрать платформу для перевозки и промаркировать её отличительными знаками. В случае ошибки можно не только не получить ценный груз вовремя, но и «попасть» на штраф от 250 000 до 500 000 рублей. Поэтому, в таких случаях стоит доверить это дело опытным специалистам.



ООО «АвтоСпецТяж Плюс» занимается перевозками крупногабаритных тяжеловесных грузов уже 11 лет. За это время компания не только получила немалый опыт, доставляя грузы даже в самые дальние регионы со сложной транспортной инфраструктурой (в том числе рейсы на зимники в Ямало-Ненецкий АО и Республику Коми), но и обзавелась большой базой надёжных партнёров по всей России и странам ближнего зарубежья.

При необходимости в компании легко комбинируют виды перевозок, переходя с автодорог на ж/д и морской транспорт.

Для перевозки спецтехники выбирают подходящую платформу, учитывая все необходимые параметры.

Во-первых, грузоподъёмность — собственный автопарк тягачей и тралов входит 40 сцепок с грузоподъёмностью от 30 до 150 тонн.

Во-вторых, после составления маршрута перевозки, учитывают оптимальное количество осей. Этот параметр при подборе трала зависит от допустимой нагрузки на ось на разных категориях дорог. Например, на федеральной трассе М10 разрешённая нагрузка на ось составляет порядка 8 тонн на 3-осном трале, а в Оренбургской области эта нагрузка составляет 6 тонн.

В такой ситуации подходящим вариантом станет трал с 5 осями, чтобы снизить нагрузку на каждую ось.

Кроме того, в компании нет праздников и выходных. В любое непростое время тяжёлый груз доставят в максимально короткие сроки. Например, в конце декабря 2019 года компания взялась за, казалось бы, нереальный заказ. Клиенту необходимо было до Нового года доставить 2 экскаватора-погрузчика JCB 3СХ и комплектующие к ним из Санкт-Петербурга через Екатеринбург, причём один экскаватор-погрузчик в Селигдар, другой в Новый

Уренгой. Логисты нашли решение для нестандартной перевозки: два JCB 3СХ поместили на один трал, а комплектующие в фуру.

По приезде в Екатеринбург, где расположен вторая база и офис компании, к перевозке подключили второй трал. По итогу, из столицы Урала выехали 2 трала — на каждом по 1 экскаватору с комплектующими. Груз был доставлен в конечные пункты в пределах 10 дней.

Специалисты компании разрабатывают оптимальные решения для перевозки любой крупногабаритной техники. Среди выполненных работ отметим организацию перевозки экскаватора CAT 320 весом 22,5 тонны и габаритами 10х3,2х3,2 м. Для этого задействовали сцепку из тягача DAF FT XF 105.460 4х2 и трала ТверьСтройМаш 99394 грузоподъёмностью 40 тонн с 4 осями (передняя — подъёмная, задняя — инерционно поворотная).

А для транспортировки экскаватора Volvo EC250DL весом 26 тонн с размерами 11х3,2х3,2 м использовали тягач Volvo FH Truck 6х4 и 4-осный трал Nooteboom Euro 70-04 грузоподъёмностью 60 тонн.

АСТ
АВТОСПЕЦТЯЖ

г. Санкт-Петербург,
Грузовой проезд, д.17, литер А, пом. 34, оф. 4
8 (812) 240-50-50
info@spb-ast.ru
spb-ast.ru

На правах рекламы

15/18 АПРЕЛЯ

XXVI СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА 2020

ТРАНСПОРТ И ДОРОГИ СИБИРИ СПЕЦТЕХНИКА

Специализированная выставка
транспорта, дорожного строительства,
дорожно-транспортной техники
и оборудования.

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПАРТНЕР

ЖУРНАЛ
Грейдер

г. Иркутск, ул. Байкальская, 253а,
тел.: +7 (3952) 35-29-00
e-mail: info@sibexpo.ru www.sibexpo.ru

СибЭкспоЦентр

18+

реклама



СТРОЙТЕХ

КАК ВЫБРАТЬ БУЛЬДОЗЕР ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЯ? ОЦЕНКА ПЕРЕД ПОКУПКОЙ

В последнее время всё больше компаний при обновлении парка спецтехники уделяют особое внимание стоимости владения техникой. Некоторые предприятия самостоятельно ведут учёт своего парка и при последующих закупках могут ориентироваться на собственную статистику и опыт эксплуатации. Если же техника ранее не была во владении у потребителя, то данную информацию запрашивают для анализа у рассматриваемых поставщиков.



ДЕНИС КУБАЕВ,
директор по маркетингу ООО «ЧЕТРА»

Для помощи потенциальным партнёрам, которые не имели опыта эксплуатации техники того или иного производителя, мы используем специальную методику расчёта стоимости владения техникой. В ней применены наработки ведущих зарубежных производителей промышленной техники и наши собственные решения. Методика расчёта оценивает стоимость владения тракторной техникой крупнейших зарубежных и российских производителей, что даёт возможность сравнивать между собой аналогичные модели различных брендов. В основе наших расчётов лежат формулы, взаимосвязи и алгоритмы вычислений, учитывающие такие параметры, как стоимость запасных частей, стоимость всех нормативных ТО в заданный период эксплуатации, стоимость ГСМ, а также амортизацию, ФОТ и пр. В результате расчёта выдаются как общие значения, такие как ежегодная стоимость эксплуатации и ежегодная производительность, так и удельные величины, такие как стоимость одного моточаса работы машины и себестоимость перемещения одного кубометра грунта.



По итогам этой оценки можно отметить, что техника ЧЕТРА имеет оптимальные показатели стоимости владения среди основных игроков рынка. Её отличает высокий ресурс узлов и агрегатов, который достигается постоянной работой по повышению надёжности на заводе. Также на стоимости владения положительно сказываются невысокие затраты на приобретение запасных частей и техническое обслуживание. Так, в 2019 году для повышения производительности и снижения расхода топлива на лёгких и средних режимах работы на бульдозерах ЧЕТРА Т9 и Т11 внедрены новые технические решения: установлен гидротрансформатор новой конструкции с функцией блокировки, реализован режим автоматического переключения передач, внедрена система диагностики давлений трансмиссии, а также внедрены радиаторы увеличенного объёма. В прошлом году мы также расширили сеть региональных складов запасных частей — на карте появились новые крупные региональные склады ЧЕТРА в Кемеровской области, Хабаровском крае, Алтайском крае и Республике Коми.

Кроме того, всем своим клиентам мы предлагаем дополнительные инструменты повышения коэффициента технической готовности: поставляем технику с сервисным контрактом, оказываем мобильное сервисное обслуживание. Так, коэффициент технической готовности бульдозеров ЧЕТРА, задействованных на разрезах АО «УК «Кузбассразрезуголь», по итогам эксплуатации техники достиг уровня 0,95 (данные на октябрь 2019 года).

В заключение отмечу, что вне зависимости от приобретаемой клиентом техники, срок службы будет зависеть от того, как её обслуживают, исполняют ли рекомендации завода-изготовителя, проводят ли плановые ТО. Немаловажен здесь и уровень квалификации оператора, работающего на технике, а также прохождение им обучения на данной конкретной модели. В нашей компании для этого действует программа подготовки операторов техники. И всегда важно помнить, что обслуживание машины должен проводить только квалифицированный персонал с использованием оригинальных запасных частей и рабочих жидкостей. ■

ОБЪЕДИНЯЯ ОПЫТ ПО ВСЕМУ МИРУ



Messe München

НАШИ РЕШЕНИЯ, ВАШ УСПЕХ.

26 – 29 МАЯ 2020
КРОКУС ЭКСПО, МОСКВА



РЕКЛАМА

ГЛАВНАЯ ВЫСТАВКА СТРОИТЕЛЬНОЙ
ТЕХНИКИ И ТЕХНОЛОГИЙ В РОССИИ

bauma CTT **RUSSIA***

bauma-ctt.ru

*РОССИЯ



СТРОЙТЕХ

BOBCAT B780 – СТАЛЬНОЙ РЕЗИДЕНТ С 70-ПРОЦЕНТНОЙ ЛОКАЛИЗАЦИЕЙ

Текст и фото: Елена Пузевич

С появлением особой экономической зоны «Алабуга» в Татарстане концентрация производственных площадок, связывающих свои надежды с экспансией российского потребительского рынка, заметно увеличилась. Кто мог подумать, что по прошествии более чем трёх десятилетий знаменитый бренд Bobcat не только обретёт в России известность, но и статус резидента с нешуточной локализацией.

Тонкости договорных обязательств, приведших стороны к взаимовыгодному бизнес-контракту, остаются для общественности коммерческой тайной. Однако шанс увидеть сборочное подразделение и, собственно, сам новопечённый образец совместного труда — Bobcat B780 — уже само по себе уникальное явление.



Лишь единицы из числа промышленных предприятий готовы показать родные пенаты без напускного лоска и прочей мишуры, а также с почином поддержать формат общения «без галстуков» в кругу производственного истейблишмента. Именно таким запомнился пресс-тур на завод ЕЛАЗ, где здоровые коммерческие амбиции, помноженные на благоприятный промышленный климат, воплотились в долгосрочное партнёрство.

КОЛЫБЕЛЬ ЛОКАЛИЗАЦИИ BOBCAT B780

Путь в промышленную елабужскую агломерацию из самого

сердца Сибири — Красноярска пролегал через территорию протяжённостью более чем 4 250 км. Ни задержки рейса, ни пересадки, ни утомительный перелёт, ни даже внезапные капризы перезимья не помешали стать свидетелем запуска проекта, к которому шли обе компании не один год.

В отличие от предыдущего опыта создания СП с американской автокорпорацией General Motors у Елабужского автомобильного завода и Bobcat всё сложилось удачно. А как же иначе? Здесь не первый год собирают экскаваторы-погрузчики Targsus, правда под маркой ELAZ-BL. Арсенал станочного оборудования

насчитывает не один десяток модификаций, да и производственная площадь в 65 000 м² позволяет наращивать объёмы.

И хотя регион «прописки» для универсального представителя сегмента строительной техники не был случайным, открытие сборочного производства в стенах промышленного комплекса ЕЛАЗ проходило по особому сценарию — с максимальной локализацией российских комплектующих в составе производимого образца техники — Bobcat B780.

Вот только сами процессы сборки и тестирования готового продукта изначально предполагают соответствие европейским канонам.



Для тестовых машин предусмотрен прогон с полной загрузкой по специальной системе. К примеру, те машины, что ЕЛАЗ сделал в апреле-мае 2019 года, до сих пор проходят эксплуатационные испытания в чешском подразделении, и для пущей убедительности, что всё работает правильно, уже наработали порядка 1000 часов.

Конечно, пока для нового направления не типично понятие «производственная страда» и линия работает на малых нагрузках. Однако представители компании с уверенностью заявляют, что готовы увеличить объёмы в любой момент.

Сейчас на всех операциях задействовано менее десятка человек, работающих в односменном режиме, и ещё один на подхвате. Именно через эти девять пар рук проходит масса различных сборочных операций. Оказывается, на линии нет случайного персонала, все работники обучены специалистами компании Bobcat и имеют специальный допуск. Никто другой не вправе заменить их на рабочем месте даже по доброте душевной. Такой подход к организации труда не типичен для российского менталитета, но для многих является эталоном производственного этикета европейской модели промышленности.

Зато отношение к безопасности у обеих компаний одинаковое, поэтому оказавшись по ту сторону заводской проходной, участники пресс-тура прошли инструктаж и получили СИЗ. И только потом отправились в самое сердце промышленного автогиганта — цех, где наладили сборочное производство российской версии экскаватора-погрузчика Bobcat B780.

КАЖДАЯ СМЕНА — НОВЫЙ ЭКСКАВАТОР-ПОГРУЗЧИК

На появление группы людей в ярких жилетах персонал, казалось бы, не реагировал. В повседневном ритме кипела работа. Лязг



металла, гул станков, рокот узлов и «пение» инструмента на все голоса знакомо звучали в унисон, навеяв неизгладимые воспоминания о трудовых буднях на предприятии белорусского автопрома. Только в стенах этого завода всё было иначе...

Вдоль и поперёк в «кварталах» с обрабатывающим оборудованием где бетонной, а где мощёной металлической плиткой вилась на удивление чистая (насколько это возможно на производстве) и сухая лента проходов. По всему периметру участков стояли мусорные контейнеры с маркировкой разделения ТБО.

При столь плотном соседстве станков и линий механообработки удивило отсутствие нагромождений стружки, масляных подтёков и луж эмульсии на рабочих местах, мокрых опилок на полу. Не было и намёка на традиционные для некоторых предприятий смог и едкий запах гари. Кругом варили, шлифовали, резали, точили, а в воздухе абсолютно не чувствовалось знакомого концентрированного привкуса затхлости.

Наоборот, всё было неожиданно опрятно и аккуратно: в падающих из окон лучах дневного



света не танцевала пыль, а стеллажи, столы, инструмент и оснастка выстроились словно по линейке каждый на своих местах. Аккурат такой увидела я линию сборочного сектора Bobcat.

Шесть постов, где ведутся определённые технические операции и буквально под рукой размещены секционные шкафы и тумбы с запчастями разного калибра, основной рабочий инструмент, стеллажи и модульные стой-

ки для хранения разногабаритных комплектующих. А чуть поодаль — узкоколейка с вереницей специализированных тележек, на которых расположились частично собранные экскаваторы-погрузчики.

Министерство дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области, Администрация г. Челябинска
Южно-Уральская торгово-промышленная палата, ЮУКВЦ «Экспочел»

**УРАЛЬСКИЙ
АВТОСАЛОН**



2020

21-23 МАЯ

**КОММЕРЧЕСКИЙ
ТРАНСПОРТ**

- легковые автомобили
- коммерческие транспорт
- грузовые автомобили
- автотехника
- автокосметика, тюнинг
- автозапчасти, инструменты
- страховые компании
- лизинговые компании



ЧЕЛЯБИНСК, ЛА «ТРАКТОР»
ул. 250-летия Челябинска, 38

ЭКСПОЧЕЛ
(351) 270-67-59



К слову, в распоряжении персонала узлы и механизмы отечественных марок: от металлоконструкций и кабины, что изготовлены здесь же, до остекления, пластика, гидроцилиндров, систем вывода выхлопных газов, кондиционирования, электропроводки, шин, патрубков, рукавов, элементов интерьера и экстерьера.

В общем уровень локализации партнёры довели до 70%. Правда профиль для изготовления каркаса кабины доставляют из-за кордона, ибо аналогов, соответствующих запросам разработчиков пока не нашлось ни в России, ни на просторах СНГ. Впрочем, иностранное происхождение имеют мосты и трансмиссию (Саггао), а также двигатель (Perkins).

По словам представителей Bobcat, ежедневно с конвейера сходит одна полностью готовая единица техники. И это продук-

тивно, если учесть, что в штатном режиме всё собирается вручную при помощи электроинструмента и средств механизации абсолютно без участия каких-либо роботов.

На десятки любопытных взглядов сборщики не обратили внимания — каждый продолжал делать свою работу. Кто-то возился с основными узлами, кто-то монтировал механизмы в каркас машины, а кто-то доводил до ума на последнем этапе очередной экскаватор-погрузчик.

BOBCAT B780. БЛИЗКОЕ ЗНАКОМСТВО

Мешать персоналу в наши планы не входило, поэтому экскурсия по сборочному участку прошла на одном дыхании и заняла примерно час или полтора. Самым запоминающимся для меня моментом стала демонстрация рабочих возможностей Bobcat B780.

Белая стальная «рысь» массой 8700 кг не спеша дефилировала по узорному снежному насту, демонстрируя параметры вылета передней стрелы с 1,1-кубовым ковшом обратной лопаты. Затем маневренно развернулась и словно пятясь назад под звуковой сигнал оповещения обратного хода, выкатилась на исходную. Встала как вкопанная на опоры, упёрлась передней навеской в снежную твердь и пустила в ход экскаваторное оборудование. Промерзший грунт, снег, а затем и вода со льдом податливо сползали в ковш металлической руки. Машина усердно снимала пласт за пластом, выгружая содержимое ковша на белое покрывало.

В такие минуты кажется, что нет ничего проще, чем управлять подобной техникой, но не тут-то было. Когда предложили примерить на себя роль оператора некоторые стухевались, а я решила. Сразу



скажу, что последняя подобная авантюра завершилась без происшествий. Однако тогда удалось посидеть за баранкой трактора МТЗ, да и то по чистой случайности.

А тут было бы сущей глупостью упустить такой шанс. Кстати, в кабине спокойно вместились на пару с оператором. Он выступил в роли координатора, а я заняла его место. Сердце от волнения бешено колотилось, ноя включила зажигание, поддала газу и поехала. Как ни странно, но удобное сиденье и подвеска практически поглощают вибрации при движении. В отличие от трактора «Беларусь», техника мягко идёт по запорошенной снегом насыпной грунтовой дороге и менее болезненно реагирует на ухабы и ямы.

Несмотря на то, что погода ухудшалась на глазах, опробовать технику в деле взялись ещё несколько человек. А тем временем остальные обсуждали начинку машины. В стандартной комплектации для этой модели разработчик использовал автоматическую коробку передач марки Saaggo с функцией PowerShift и турбированный дизельный 4-цилиндровый силовой агрегат Perkins 1104С-44Т стандарта Евро-2 мощностью 100 л. с. Кстати, именно судьба стального «сердца» экскаватора-погрузчика

реклама

000 «Торговый дом РА машинери»

г. Москва,
ул. Генерала Дорохова, 2

+7 (495) 514-04-12 / 13

www.ramachinery.ru

- ▮ Вибропогрузатели ICE Inc.
- ▮ Сваебойные гидравлические ударные молота BSP
- ▮ Экскаваторные фрезы RockWheel
- ▮ Запчасти для асфальтоукладчиков Wirtgen, VogeLe, Dynapack, CAT и многих других


BSP
INTERNATIONAL FOUNDATIONS

EVERPADS™

ROCKWHEEL

**Поставки оборудования,
запасные части, обслуживание
и ремонт, изготовление РВД.**

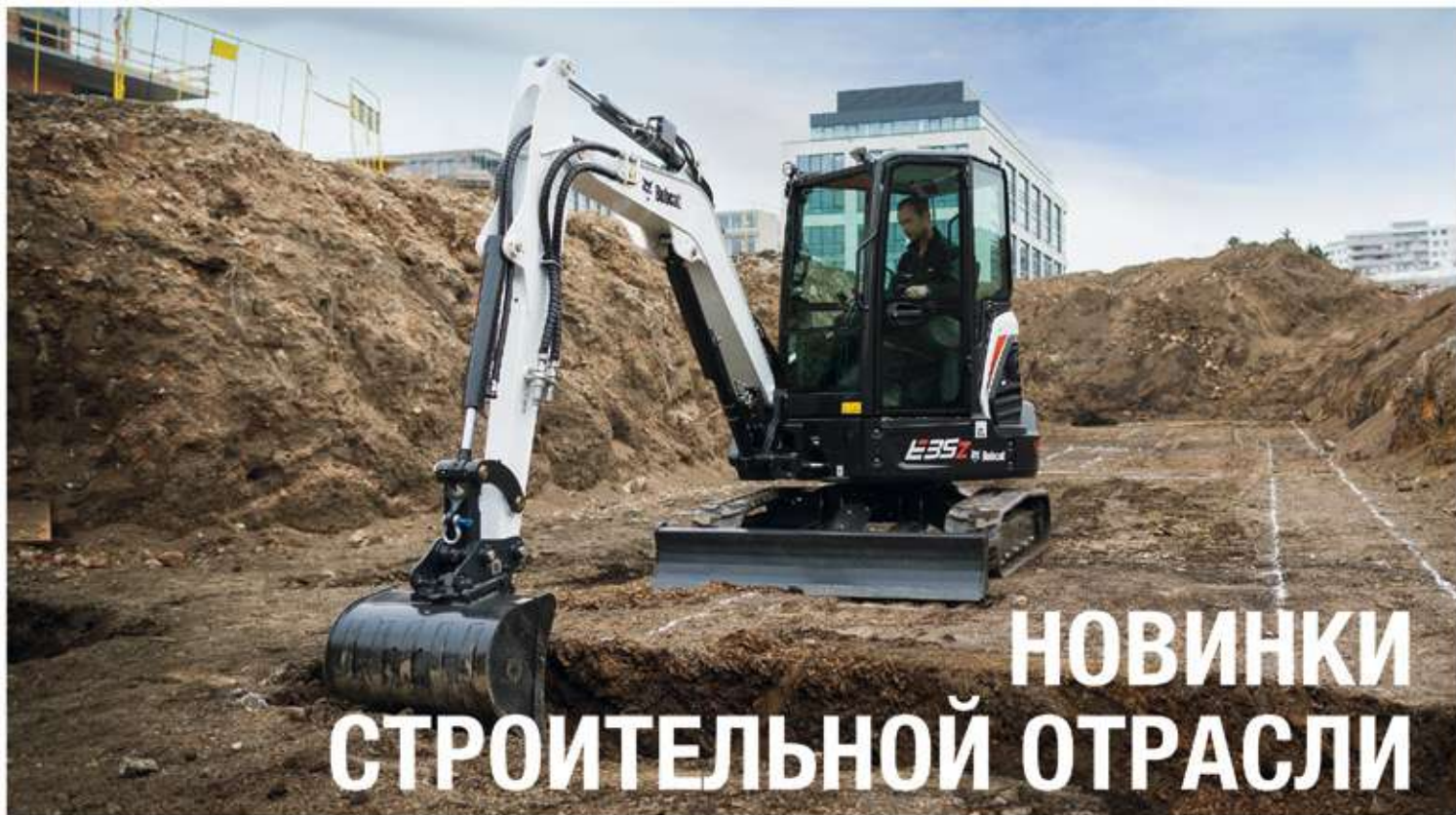


в последнее время была у многих на слуху.

ПРАГМАТИЧНЫЙ СЦЕНАРИЙ ДЛЯ ВОБСАТ В780

Что касается слухов, то весть о частичном изменении функционального наполнения данной модели, оказалась правдой. С 2019 года на российскую версию Bobcat V780 по-прежнему ставят Perkins. Хотя с 2020 года на смену импортного силового агрегата должен был прийти отечественный аналог. Пока этого не произошло, но, по словам, производителя, проект в самом разгаре реализации.

Ранее официальной информации о марках-претендентах, которые бы могли стать новым «сердцем» для экскаватора-погрузчика Bobcat не афишировали. Зато теперь всё стало на свои места, и разработчики признались, что замена двигателя — серьёзный инженерный шаг, над которым в тандеме сейчас работают чешские и российские специалисты. В первой половине года вполне можно ожидать выпуск тестовых моделей с другим двигателем для эксплуатации внутри предприятий как в Чехии, так и на ЕЛАЗе. Старт производства именно коммерческих машин аккуратно датируют исходом 2020 года. А новым силовым агре-



НОВИНКИ СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ



реклама

АССОРТИМЕНТ СТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ BOBCAT ПОПОЛНИЛИ НОВЫЕ ЭКСКАВАТОРЫ СЕРИИ

Компания Bobcat занимается разработкой обычных и телескопических погрузчиков, экскаваторов и более чем 100 наименований навесного оборудования, которые позволят вам справиться с любыми задачами. Вот уже более 60 лет наша техника доказывает свою надежность, участвуя в самых разных проектах. Но вместо того, чтобы постоянно оглядываться назад, мы стараемся заглянуть в будущее, предугадывая ваши желания и потребности.

Свидетельством тому являются новые компактные экскаваторы массой от 2 до 4 тонн:

- лучшая в своем классе производительность и управляемость,
- высокий уровень комфорта оператора и отличный обзор из кабины,
- непревзойденная устойчивость в своей весовой категории.

...Это новый стандарт отрасли.



Универсальность, маневренность и надежность являются неотъемлемыми свойствами нашей техники. Для большей уверенности и спокойствия мы предлагаем программу расширенной гарантии и контракты на сервисное обслуживание.



Bobcat®

One Tough Animal!

ДОПОЛНИТЕЛЬНУЮ ИНФОРМАЦИЮ МОЖНО ПОЛУЧИТЬ НА САЙТЕ WWW.BOBCAT.COM



гатом заявлен именно дизельный мотор Cummins, выпускаемый СП «КАММИНЗ-КАМА». Как оказалось, это единственный вариант, который рассматривают обе стороны. К сожалению, модификация стального агрегата, который рассматривают вместо Perkins, чуть великовата по мощности — буквально на 10 л. с., однако этот излишек, по словам производителя, вполне укладывается в допуски. Такой аргумент обязывает вести инженерную работу по интеграции двигателя с системами охлаждения и гидравлики. Так что проект не так стремителен в своей реализации, как может показаться на первый взгляд. Стало известно, что из-за внедрения нового двигателя меняются: немного по производительности радиатор и регулировка гидравлики для увеличения пропускной способности как раз этих 10 л. с. Значимых же конструктивных изменений не предвидится. Скажется ли смена силового агрегата на розничной цене техники для рынка, пока неизвестно. Однако Cummins чуть дороже из-за производительности, но и этот нюанс компания собирается решить в обозримом будущем. ■

ПРЕИМУЩЕСТВА:

- 🕒 25 лет на рынке гидравлики
- 🏠 Большой склад комплектующих в России
- 🏭 Собственное производство и участок сборки со стендом для испытаний
- ⚙️ Разработка гидравлических систем любой сложности

РАЗРАБОТКА И КОМПЛЕКСНАЯ ПОСТАВКА ГИДРООБОРУДОВАНИЯ И СИСТЕМ УПРАВЛЕНИЯ ДЛЯ:

коммунальных и дорожно-строительных машин

автокранов и крано-манипуляторных установок

сельскохозяйственной и буровой техники



ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ НАСОСЫ И МОТОРЫ

аксиально-поршневые
пластинчатые
управляемые
шестеренные и др.



ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ РАСПРЕДЕЛИТЕЛИ

моноблочные
секционные
пропорциональные
модульные



КОРОБКИ ОТБОРА МОЩНОСТИ

КАМАЗ
МАЗ
ZF
ISUZU и др.



ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ ФИЛЬТРЫ

линии слива
линии всасывания
высокого давления
линейные



ДИСТАНЦИОННОЕ УПРАВЛЕНИЕ

джойстики гидравлические
джойстики электромагнитные
джойстики тросовые



КЛАПАННАЯ АППАРАТУРА

гидрозамки
дроссели
предохранительные клапаны
тормозные клапаны и др.



ГИДРОСТАНЦИИ

мини станции
аварийные
станции индивидуального исполнения



ЭЛЕКТРОННЫЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ

электроника и автоматика
радиоуправление

реклама



МО г. Люберцы, 1й Панковский пр-д, 1В

8 (495) 268-01-63

gidro@rg-gr.ru

www.rg-gidro.ru





СТРОЙТЕХ

ЭВОЛЮЦИЯ АВТОКРАНОВ «ИВАНОВЕЦ»: ВСТРЕЧАЙТЕ КС-25В И КС-25М

И ИВАНОВЕЦ

В этом году Ивановский машиностроительный завод «АВТОКРАН» (ИМЗ «АВТОКРАН») представил своим заказчикам новое поколение широко известных автокранов «ИВАНОВЕЦ» серии КС-25. Учитывая пожелания эксплуатирующих организаций, на предприятии провели глубокую переработку существующих моделей 25-тонных автокранов с трёхсекционной стрелой и разделили их на общепромышленную серию и серию для интенсивной профессиональной эксплуатации, которые получили соответствующие серийный индексы КС-25В (вспомогательный) и КС-25М (модернизированный).



О ХАРАКТЕРИСТИКАХ

При разработке серии КС-25В конструкторы ориентировались на пожелания эксплуатирующих компаний, для которых автокран является вспомогательным средством в широком спектре рабочих задач, не отличающихся значительной интенсивностью и высокой нагрузкой на кран. Благодаря достигнутому балансу между компонентами автокрана — овоидной стреле из стали 10ХСНД длиной 21 или 23 м, нижней раме с опорным контуром 4,95x5,6 м, гидравлическому насосу с рабочим объёмом 80 см³ — удалось значительно оптимизировать стоимость автокранов серии КС-25В с сохранением привычных для заказчиков грузовысотных характеристик. Применяемые технические решения обеспечивают возможность эксплуатантам этих кранов выполнять широкий круг грузоподъёмных операций с минимальными затратами, связанными с покупкой автокрана «ИВАНОВЕЦ» и дальнейшей его эксплуатацией.

Значительно большим изменениям подвергли серию кранов КС-25М. Эти изменения сделали для обеспечения комфортной и эффективной работы при выполнении задач по интенсивной обработке грузов с высокими требованиями к грузоподъёмности. Помимо комфортабельной кабины с новыми для этой серии органами управления (боковые рычаги или ЭПСУ), автокраны серии КС-25М получили увеличенный на 17% опорный контур 5,4x6,0 м, мощные аутригеры и стрелу из шведской

стали Strenx 700 длиной 22 или 24 м. Все эти технические решения обеспечивают увеличенный до 85 т максимальный грузовой момент и дополнительную грузоподъёмность от 30 до 65% на средних и дальних вылетах, по сравнению с традиционной серией КС-25. Новая гидравлическая система с насосом объёмом 112 «кубиков» и улучшенными показателями охлаждения за счёт увеличения объёма гидробака до 295 л. обеспечивает повышение скоростей выполнения крановых операций. Применённые технические решения в комплексе увеличивают общую эффективность выполнения циклических работ на 25% по сравнению с серией КС-25В, а, значит, заказчики получают высокоэффективный автокран для решения напряжённых задач по обработке грузов в логистической отрасли и при выполнении монтажных работ.

О НАДЁЖНОСТИ

Отметим, что на заводе учли поступившие предложения по улучшению надёжности автокранов. И по программе модернизации все модели автокранов серии КС-25В и КС-25М получили оцинкованные гидрролинии с врезными кольцами, усиленные опорные рамы. Также краны этих серий укомплектованы единственными в классе настоящими овоидными стрелами. Их полукороба формируют всего двумя гибями с образованием полноценных радиусных участков, которые обеспечивают равномерное распределение нагрузок, вы-

сокое сопротивление потере местной устойчивости, обладают наименьшим количеством сварных швов, расположенных при этом в зонах наименьших напряжений. Все стрелы производят на полностью автоматической линии с роботизированными сварными комплексами по высшим стандартам в машиностроительной отрасли.

О КОНЦЕПЦИЯХ АВТОКРАНОВ СЕРИЙ КС-25В И КС-25М

ИМЗ «АВТОКРАН» традиционно придерживается следующих ключевых концепций при проектировании и изготовлении автокранов «ИВАНОВЕЦ».

Обеспечение высокой готовности к работе. Конструкторская школа ИМЗ «АВТОКРАН» обладает огромным опытом компоновки узлов и элементов конструкции. При проектировании автокранов серии КС-25В и КС-25М в виде интегрированного противовеса использовали такие элементы конструкции, как цилиндрический редуктор 1Ц2У и подлётная пластина. Это техническое решение в комплексе с оптимальным размером опорного контура позволяет достигать высоких грузовысотных характеристик без манипуляций с дополнительными противовесами, которые могут потребовать перевозки даже на отдельных транспортных средствах. Это значительно экономит как время, так и деньги при эксплуатации автокранов «ИВАНОВЕЦ».

Обеспечение свободы передвижения. Автокраны серии КС-25В и КС-25М обеспечивают требования правил пере-



возки грузов по нагрузкам на дорожное полотно и гарантируют свободное перемещение по дорогам общего пользования без штрафов и без необходимости получать дополнительные разрешения.

Обеспечение надёжности и высокой ремонтпригодности. Эти требования ИМЗ «АВТОКРАН» предъявляет к своей продукции, т. к., зачастую автокраны эксплуатируют на отдалённых от цивилизации рабочих площадках, к которым затруднительно обеспечить быстрый доступ сервисных специалистов и запасных частей. В связи с этим применяют компоненты, которые можно легко заменить или отремонтировать силами эксплуатирующих организации. Как пример, ранее упомянутый цилиндрический редуктор 1Ц2У в составе грузовой лебёдки, который является простым и надёжным элементом конструкции с высоким уровнем ремонтпригодности и широкой доступностью запасных частей. Эта философия распространяется на все компоненты кранов для обеспечения высокого коэффициента технической готовности и гарантии в выполнении всех задач, поставленных заказчиком перед автокранами «ИВАНОВЕЦ».

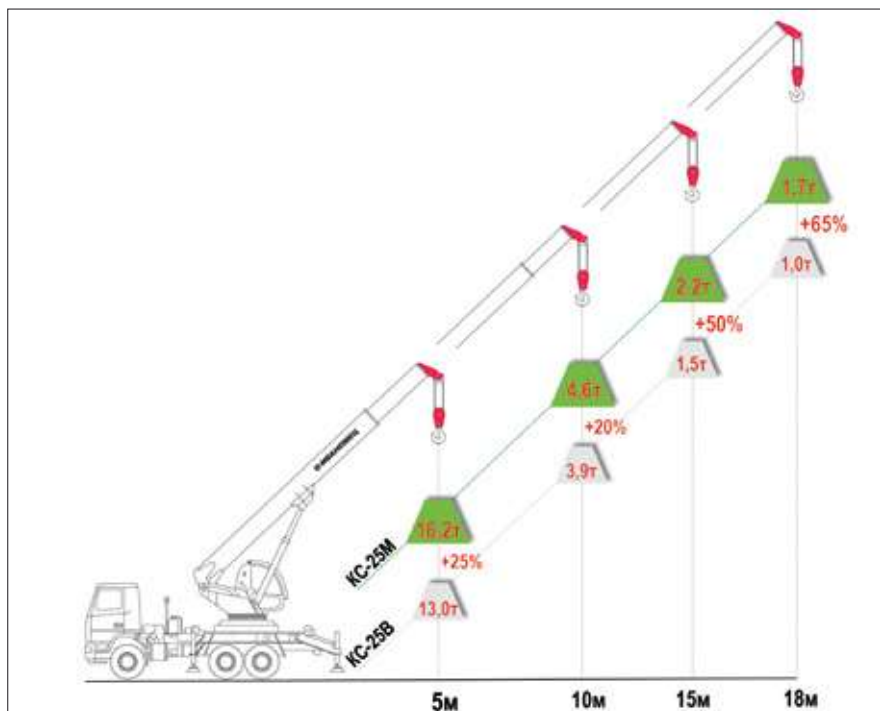
О шасси

Завод предлагает заказчикам широкий выбор шасси высокой степени проходимости с колёсной формулой 6х6: КАМАЗ-43118, УРАЛ-5557 и УРАЛ-4320 NEXT. Для работы автокранов в условиях подготовленной дорожной инфраструктуры клиент может выбрать шасси с колёсной формулой 4х2 и 6х4: КАМАЗ-53605, КАМАЗ-65115 и МАЗ-6312. Таким образом, всегда можно подобрать оптимальный автокран серий КС-25В и КС-25М для эксплуатации на рабочих площадках различной степени подготовленности.

О сервисной поддержке

Сервисная сеть ИМЗ «АВТОКРАН» постоянно развивается и совершенствуется. И сейчас насчитывает более 80 сертифицированных СТО.

«Мы будем рады, если наши заказчики при покупке новых автокранов воспользуются бесплатной услугой ТО-0, в рамках которой специалисты сервисных центров перед началом эксплуатации проводят контроль внешнего вида автокрана после перегона, контроль работоспособности всех узлов, механизмов и агрегатов крановой установки. Также, в присутствии покупателя демонстрируют возможности и преимущества автокрана», — подчёркивает генеральный директор ИМЗ «АВТОКРАН» Иван Кульган.



Характеристика	КС-25В	КС-25М
Максимальная грузоподъёмность	25 т	25 т
Длина стрелы базовая	21 м	22 м
Удлинённая стрела	23 м	24 м
Грузовой момент	80 тм	85 тм
Сталь стрелы	10ХСНД	Strenx S700 MC (Швеция)
Тип стрелы	Овоидный	Овоидный
Максимальная высота подъёма базовой (удлинённой) стрелы	21,3 (22,8)	21,5 (23,5)
Максимальный вылет базовой (удлинённой) стрелы	19,0 (21,0)	20,0 (22,0)
Опорный контур	4,95 x 5,6 м	5,4 x 6,0 м
Кабина крановщика	Базовая	Улучшенная
Система управления	Передние рычаги	Боковые рычаги Джойстики ЭПСУ
Производительность гидронасоса	80 л/мин	112 л/мин
Ёмкость гидравлического бака	243 л	295 л
Скорость поворота	1,37 об/мин	2,0 об/мин
Номинальная скорость подъёма при максимальной запасовке - 8 м/мин (на 4 слое навивки)	5,55	7,77
Общая масса крана	21,5 т*	21,5 т*
Нагрузка на переднюю ось	6,5 т*	6,5 т*
Нагрузка на заднюю тележку	15,0 т*	15,0 т*
* Для крана на вездеходном шасси КАМАЗ-43118 (6х6)		

В ЗАКЛЮЧЕНИЕ

На предприятии благодарят заказчиков и партнёров за содействие в формировании требований к новым сериям КС-25В и КС-25М, и их появлению на рынке. Разработчики будут

признательны за отзывы и пожелания, которые вы можете направить по адресу pr@avtokran.ru или сообщить по телефону 8-800-200-30-98, а также оставить на официальных страницах ИМЗ «АВТОКРАН» в социальных сетях.

На правах рекламы



ДОРОЖНИКИ

В РОССИИ ВЫЯВИЛИ ПОЧТИ 5 000 АВАРИЙНЫХ МОСТОВ И ПУТЕПРОВОДОВ



7% мостов в России находятся в аварийном и предаварийном состоянии. Это почти 5 000 из имеющихся на автодорогах 71 000 сооружений. Об этом на заседании правительства страны заявил министр транспорта Евгений Дитрих. За последние два года произошло 4 обрушения на важных объектах, что привело к гибели людей, потерям для экономики и неудобствам для жителей.

Министр также обратил внимание членов правительства на

обращения губернаторов регионов о необходимости ремонта обветшавших искусственных сооружений для переезда через реки и железные дороги, чтобы не допустить новых ЧП с жертвами. В Минтрансе подготовили проект ремонта, в который попали свыше 2 000 мостов общей длиной 115 000 погонных метров в 81 регионе России.

С 2020 по 2024 годы федеральный бюджет потратит на ремонты 236 млрд рублей.

Кроме того, г-н Дитрих акцентировал внимание на железнодорожных переездах, где возле шлагбаумов скапливаются многокилометровые очереди. По его словам, в некоторых регионах время ожидания открытия проезда измеряется часами, что вызывает социальную напряжённость. Для исправления ситуации бюджет выделит более 143 миллиардов рублей на строительство 170 новых путепроводов в 36 регионах страны.

МАТЕРИАЛЫ И ТЕХНОЛОГИИ ДЛЯ ДОРОЖНИКОВ ВНЕСЛИ В РЕЕСТР



«Российский дорожный научно-исследовательский институт» запустил в тестовом режиме сайт с «Реестром новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения». В свод, расположенный

в интернете на rntt.ru, внесли свыше 300 технологий и 310 регламентов. Как подчеркнули в Росавтодоре, там можно найти всю данные для включения в проектно-сметные документы существующих решений.

Кроме того, в реестр внесли статистику использования, мнения экспертов об итогах применения и советы как эффективнее их задействовать, а также мониторинг состояния дорожной сети.

От пользователей реестра ждут обратной связи и предложения для корректировки работы площадки. Также дорожники и предприятия, создающие материалы для выполнения ремонтных и строительных работ, могут внести на рассмотрение свои разработки. В случае положительных результатов экспертизы на соответствие стандартам, новинку включают в реестр на 3 года. После этого срока по результатам мониторинга применения новой технологии её либо оставляют в своде навсегда, либо исключают.



В РЕКОНСТРУКЦИИ ДОРОГИ ПОД КРАСНОЯРСКОМ ЗАДЕЙСТВУЮТ ЗОЛОШЛАК

Сэкономить на ремонте дороги и не потерять в качестве. Думаете, невозможно? В Управлении автомобильных дорог по Красноярскому краю считают, что это реально. Специалисты ведомства совместно с СГК планируют применять в составе земляного полотна золу и шлак, которые образуются при сгорании угля на ТЭЦ.

Примечательно, что эта технология не нова. К примеру, отходы активно применяют в Европе, тем самым, решая вопрос не только экономии бюджетных средств в районе 30%, но и экологии. Ведь золу и шлак в любом случае нужно где-то хранить и утилизировать. Только три городских ТЭЦ ежегодно формируют 300 000 тонн золы и шлака.

Пока применить золошлак планируют только на одном участке — при реконструкции дороги между Красноярском и посёлком Элита. В случае положительного результата использование отходов масштабируют и на другие объекты ремонта.

Кстати, в 2016 году дороги из золобетона стали строить в соседнем Новосибирске. В 2018 году аспирант Сибирского государственного автомобильно-дорожного университета в Омске разработал технологию для зимнего ремонта дорог с применением жидкого стекла и смеси золошлаков с цементом. Даже в Украине издали распоряжение «Об использовании отходов производства в дорожном строительстве». В России же, к сожалению, чётких регламентов и ГОСТов на эту тему нет.

ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ СОКРАТИТ РУКОВОДИТЕЛЕЙ ДЛЯ ЭКОНОМИИ

Неожиданное решение для оптимизации своей работы нашли в ГУП Владимирской области «Дорожно-строительного управления №3». Вместо экономии на закупке материалов и выдачи премий руководству там сокращают лишних управленцев.

В 18 филиалах организации работают 1696 сотрудников. Из них 402 — административно-управленческий персонал.

«В каждом филиале функции дублируются — есть начальник, замы начальника, главный инженер, три бухгалтера, три механика и так далее. В связи с этим надо централизовать управление предприятием. Предлагается объединить филиалы, из 18 сделать 9, но при сохранении в каждом районе производственного участка, где останутся все производственные базы, асфальтобетонные заводы. Производственный персонал — рабочие, механизаторы — не меняется никак численно; сокращается только административно-управленческий персонал», — цитируют наши коллеги из «Зебра-ТВ» генерального директора ГУП ДСУ №3 Станислава Шерстнева.

По его прогнозам, предприятие получит при избавлении от кабинетных работников экономический эффект в сумме до 50 млн рублей в год. Что позволит обновить парк дорожно-строительной техники и асфальтобетонные заводы.

Россия, Санкт-Петербург,
ул. Савушкина, 89А, оф. 4Н-10, тел. +7 911-005-55-22
ski-project@mail.ru, info@ratraki.ru, www.ratraki.ru



РАТРАКИ ДЛЯ ЗИМНИХ ДОРОГ И ТОРФЯНИКОВ

- продажа и обслуживание
- зимники, чистка дорог, болотистая местность
- работает в северных условиях
- Б/У и новые ратраки
- дополнительное оборудование
- доставка по РФ

! БОЛЕЕ 100 РАТРАКОВ В НАЛИЧИИ



ДОРОЖНИКИ



БЕСПИЛОТНАЯ УБОРКА

Тему автономных беспилотных грузовиков мы поднимаем на страницах журнала периодически. И, к сожалению, пока дальше разговоров да тестовых заездов на полигонах в России дело не движется. А тут Росавтодор, учёные и отраслевые специалисты заговорили о более сложной эксплуатации — использовании роботизированных машин в содержании и уборке дорог.

Текст: Артём Щетников

РОБОТ — ДЕЛО ТОНКОЕ

Одно дело — установить на шасси множество лидаров, камер и связать это все соответствующим программным обеспечением. И то, потребуются высокоточные карты, навигация, качественная дорожная инфраструктура, чтобы компьютер мог корректно анализировать поступающую информацию о ситуации вокруг. И вот научить машину распознавать лёд, снег, лужи и т. д. — дело совсем другое.

В конце 2018 года СМИ громко трубили о начале эксперимента в Рязани

по внедрению беспилотной снегоуборочной техники на базе мини-тракторов «Агробот», созданных в местной компании Avroga Robotics. Только вот анонсы прошли, а о результатах скромно умолчали и представители Национальной технологической инициативы (НТИ) «Автонет» и разработчиков техники и рязанской администрации. То ли результатами гордиться не вышло, то ли тестирование пошло не так.

Тем не менее, попытки вывести на рынок «умные» КДМ продолжают. Например, на выставке «Дорога 2019» директор по стратегическим

коммуникациям «Меркатор Холдинг» Мария Панова презентовала наработки компании. До 2024 года планируют создать прототипы автономного блока управления и роботизированных механизмов навесного оборудования. А к 2025 году свет должен увидеть беспилотный пылесос. А уже сейчас идут испытания автоматизированного управления распределением противогололёдных материалов.

«Контроллер не только учитывает скорость (чем быстрее едем — больше сыплет), но и синхронизируется



с метеостанциями. Он определяет температуру, осадки, подробные метеопрогнозы на будущее, даже скорость ветра, т. е. всю информацию, которую даёт метеостанция, будет поступать в контролер. Естественно, он будет определять нужную плотность, ширину асимметрии, распределение угла, тип реагента, а также возможную адаптацию с требованиями по нормативам содержанием. Именно в процессе работы выяснилось, что понадобится научно-исследовательская работа, вот с таким вот рабочим названием «оценка эксплуатационного состояния покрытия автоматизированным и полу автоматизированным транспортом». Её результатом должна стать рекомендация по оценке состояния покрытия, что ляжет основой для правительственных решений по её содержанию. И здесь, всё-таки, главную скрипку должны играть до-

рожники. Мы знаем, что коэффициент сцепления определяется только в летнее время, в то или иное время мы пытаемся выводить коэффициенты скользкости, коэффициенты проскальзывания. Так вот, мы можем вывести такой коэффициент, с одной оговоркой, что область использования только для выполнения работ по содержанию дорог автоматизированным и высокоавтоматизированным транспортом. Не используется для оценки транспортно-эксплуатационного состояния дорог», — заявила г-жа Панова.

Кроме того, контроллер может оценивать дефекты дорожного полотна и ограждений. Всего в ходе тестирования одна машина записывала 151 200 параметров в сутки. По прогнозам разработчиков, внедрение роботизированной уборочной машины сократит расходы на выполнение контрактов по содержанию дорог

на 15%, снизит на 38% издержки подрядчиков на топливо и реагенты, на 300% сократит время на выполнение задач за счёт оптимизации регламентов и на 30% — на подготовку отчётности. Правда, пока всё это в теории. К тому же, экспериментальный образец получится дорогим. Хотя в «Меркаторе» обещают отдать его заказчику бесплатно для получения обратной связи по доработкам в результате эксплуатации.

Получается, если оптимистичные прогнозы сбудутся, то вскоре профессия, допустим, оператора КДМ исчезнет.

«Никто не задаётся вопросом вообще, куда делись армии кочегаров, телефонистов, а также десятки других профессий, которые ушли в историю. Везде, где технологии начинали справляться лучше, машины заменяли это место. В большинстве случаев процесс замены занимал не один год



и не вызывал взрывного эффекта. И я уверена, что автоматизация, а в дальнейшем роботизация коммунальных дорожных машин произойдёт также естественно. Через какое-то время они естественно встроятся в трудовой процесс, станут привычными и понятными. В заключении хочу сказать, что вопрос дорожников: «Можем ли мы себе позволить автоматизированную или высокоавтоматизированную, либо в дальнейшем беспилотную машину?» — звучит неправильно. Верный вопрос: «Можем ли мы себе позволить не использовать такую машину?», — резюмировала Мария Панова.

РОБОТ ПОД ПРИСМОТРОМ

Но, как ни крути, а отпускать хоть и компьютеризированные машины, будь они хоть трижды умней человека, без контроля и подстраховки нельзя. Мало ли что? Датчик снегом залепит, камера не успеет заметить внезапно появившееся препятствие и т. д. За роботами нужен контроль. Да, собственно, эти умные машины беспилотниками уже называть не стоит. Тут больше подойдёт определение «высокоавтоматизированные». Базой для цифровой диспетчерской для управления и контроля над этими машинами должны стать

существующие пункта сбора информации о работе коммунальной техники в системе ГЛОНАСС. Сейчас в ней зарегистрированы свыше 18 000 единиц.

«Мы наработали большой опыт диспетчеризации коммунального транспорта. Для повышения эффективности формирования оперативных заданий для выполнения циклических работ разработан классификатор, который позволяет все работы, которые выполняют подрядные организации, оцифровать, закодировать и занести в базу данных системы. Это позволит при создании цифрового диспетчера использовать единый подход. Более того, мы используем оцифрованные километровые столбы, которые позволяют в режиме реального времени определять местоположение дорожных машин. Как только производители дорожных машин нам смогут предоставить свои высокоавтоматизированные модели, даже программный комплекс «Дор-ТрансНавигация», который использует Федеральное дорожное агентство, позволит при незначительных доработках сделать его цифровым диспетчером для высокоавтоматизированных дорожных машин. Для этого мы взаимодействуем с производителями и планируем принять участие

в пилотном проекте на обходе Калуги. Те наши результаты они будут доступны», — сообщил преподаватель кафедры «Транспортная телематика» Московского автодорожного государственного технического университета Али Байтулаев.

Эксперт также подчеркнул, что развитие высокоавтоматизированной дорожной техники невозможно без участия подрядных организаций. Именно они должны подсказывать какие технологические операции нужно автоматизировать. Правда, есть один нюанс — пока оцифрованы стандарты работ по содержанию федеральных трасс. На региональных дорогах технологические задания формируют, что называется, кто во что горазд.

Сейчас разработчики цифровой диспетчерской ведут переговоры с производителями дорожной техники о подключении датчиков навесного оборудования через CAN-шину для получения данных о скорости и плотности обработки.

Тем временем, к автоматизации рабочих органов дорожных машин готовы подключиться и в государственном научном центре Российской Федерации «Центральный научно-исследовательский и опытно-конструкторский институт робототехники



**Производство промышленных гусеничных тракторов,
бульдозеров, трубоукладчиков, кабелеукладчиков**

- бульдозеры пяти тяговых классов
- трубоукладчики грузоподъемностью до 100 тонн
- различное навесное оборудование

+7 (800) 500-61-45 • info@tm10.ru • www.tm10.ru
454081, Россия, г. Челябинск, ул. Героев Танкограда, 28П

ДСТ
УРАЛ
ТРАКТОРНЫЙ ЗАВОД



Фото: vk.com/omirobotics

и технической кибернетики» (ЦНИИ). Специалисты говорят о накопленном опыте в части навигационного контроля, систем технического измерения, видеофиксации и т. д.

«Если беспилотный транспорт снабдить электронными системами фиксации, алгоритмами технического зрения и сбора информации, то мы получаем комплекс, который позволяет производить операции по уборке дорожного покрытия в автономном режиме, где оператор может сидеть в помещении и отслеживать не один, а несколько объектов. Он может управлять внештатной ситуацией, вручную подключаться к резервному управлению транспортом, корректировать работу. Также в процессе уборки территории онлайн можно видеть состояние территории до уборки и после, видеть дефекты покрытия дорог, люки открытые, ямы. Нам необходима глубокая автоматизация, потому что просто в беспилотном режиме у нас снижается система безопасности. Могут детишки играть в футбол, мяч может закатиться под транспортное средство. И если это транспортное средство не может среагировать на внештатную ситуацию, то велик шанс травм», — предостерег заместитель главного конструктора робототех-

ники, технической кибернетики и мехатроники ЦНИИ Игорь Даляев.

НУЖНА ИНФРАСТРУКТУРА

Только вот какой бы умной не была высокоавтоматизированная машина, каким бы оперативным не был диспетчер — без соответствующей дорожной инфраструктуры вся затея грозит остановиться на уровне опытных образцов. Можно полностью окружить машину лидарами, сонарами, парктрониками и прочим оборудованием, но это полдела.

«По дорогам она может ездить только с помощью команд, предупреждающих или правоустанавливающих сообщений непосредственно от окружающей структуры. Поэтому на нашем интеллектуальном полигоне в Казани есть детекторы транспорта и пешеходов, зона автобусной остановки, где есть большая вероятность выхода пешехода на проезжую часть, по принципу «умная дорога». У нас есть базовые станции RCU, которая непосредственно общается с нашим беспилотным транспортным средством. У нас есть знаки переменной информации, метеостанции. Работает это следующим образом. Сканер состояния дорожного полотна передаёт данные на метеостанцию о сколь-

зой дороге или реагенте, на метеостанцию. Та передаёт в центральную платформу «умная дорога» и дальше оповещение идёт об этом на беспилотное транспортное средство и всю инфраструктуру. Это оповещение падает не только в бортовое устройство беспилотника, но и изменяет изображение на знаке переменной информации. Если обледенение, то у нас ограничение становится 40 и беспилотник меняет скорость на рекомендуемую, в соответствии с ограничениями, показанными на данном знаке. Точно также есть и зона платной парковки и зона платной дороги, беспроводные светофоры. Центральная платформа «умная дорога» рассчитывает и передаёт на беспилотник рекомендуемую скорость движения, для того чтобы попасть в «зелёную волну» светофора», — презентовал руководитель проекта ООО «Казань-телематика» Павел Завгородний.

В ближайшем будущем компания планирует построить подобные выделенные полосы для беспилотников на транспортных коридорах «Приморье-1» и «Приморье-2», а также на скоростной трассе М11. И возможно, высокоавтоматизированные дорожные машины через несколько лет начнут работу именно там. ■

ЧЕТРА

ВРЕМЯ СОЗДАВАТЬ



финансово-промышленная группа
КАРЬЕРНЫЕ
МАШИНЫ

Центральный офис
660052, Красноярск,
ул. Затонская, 62
Телефон: +7 (391) 290-62-61
E-mail: info@km124.ru
www.keymachinery.ru

Филиал в Чеченской Республике
Адрес: Грозный
ул. Боевая, 1
Телефон: +7 (928) 780-42-22
E-mail: nata@km124.ru

Филиал в Иркутской области
Адрес: Иркутск
ул. Тракторная, 14, офис 25
Телефон: +7 (395) 248-70-79
E-mail: irkutsk@km124.ru

Филиал в Республике Бурятия
Адрес: Улан-Удэ,
ул. 3-я Транспортная, 8а/1
Телефон: +7 (924) 772-72-90
E-mail: zunduev@km124.ru

Филиал в Республике Саха
Адрес: Якутск,
ул. Чернышевского, 100Б
Телефон: +7 (4112) 47-31-88
E-mail: yakutsk@km124.ru



БУЛЬДОЗЕРЫ ЧЕТРА

ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ МАССА ОТ 18 ДО 70 ТОНН



Надежные

Высокое качество сборки бульдозеров налажено в соответствии с международным стандартом ISO 9001:2015. Узлы и агрегаты, которыми комплектуются машины, выпущены под известными мировыми брендами



Производительные

Оптимальные технические и эксплуатационные характеристики, высокая маневренность, автоматизация процессов управления движением и навесным оборудованием



Удобные в обслуживании

Модульная конструкция всех узлов и систем бульдозеров обеспечивает их удобное обслуживание



Выгодные

Низкие эксплуатационные затраты, а также электронные системы управления и автоматизации гарантируют оптимальную стоимость владения техникой



Мощные

Бульдозеры ЧЕТРА успешно зарекомендовали себя во всех отраслях промышленности при выполнении работ любого уровня сложности в любых условиях эксплуатации

Сделано в России
Работает во всем мире



ДОРОЖНИКИ



К ЛЕТНЕМУ СЕЗОНУ – ПРИГОТОВИТЬСЯ

Летний сезон для дорожников наступит уже совсем скоро. С учётом тёплой зимы работы по ремонту и строительству могут начать даже не в мае, а раньше. Да и снегоуборочные отвалы с пескоразбрасывателями на КДМ уже скоро предстоит менять на соответствующие погоде. Посмотрим, к чему готовиться организациям, отвечающим за восстановление и содержание дорог?

Подготовили Артём Щетников и Марина Шиликова

БИТУМЫ И ГЕРМЕТИКИ

Специалисты ООО «Битум» разработали двухкомпонентный битумно-полимерный герметик холодного применения. Заявлено, что его рекомендуется применять в качестве заполнителя камеры деформационного шва или для смешивания с минеральными наполнителями для организации щебеночно-мастичных деформационных швов (ЩМДШ) для мостов. Для смешивания компонентов достаточно обычного венчика. Разработчики отмечают, что пользователи могут регулировать «время жизни» герметика, т. е. момент времени, которое пройдёт между вводом второго компонента и запуском реакции поликонденсации, до момента перехода герметика в рабочее состояние.

Основным компонентом герметика является битум, поэтому производитель уверен, что новый продукт займёт ценовую нишу между герметиками горячего и герметиками применений (которые в большинстве своём везут к нам из других стран). Производство обещают наладить уже в этом году.

СБОР ДАННЫХ О СОСТОЯНИИ ДОРОГ

Правильная оценка состояния дорог — это работа, которая может сэкономить миллионы рублей. Начиная с этого сезона на федеральных и региональных дорогах будет работать мобильная лаборатория «ГРАНД». Современное оборудование позволяет, используя самые современные методы цифровизации, создавать виртуальную модель дороги.

Заказчику выдают ведомость по всем конфликтным участкам, местам, где нужно заменить знаки, установить светофоры, отремонтировать дорожное покрытие, обновить разметку и так далее. Процесс полностью автоматизирован, субъективность оценки исключена, на цифровой модели можно приблизить и рассмотреть все спорные моменты. В итоге это даёт возможность правильно спланировать бюджет и направить средства туда, где нужен срочный ремонт.

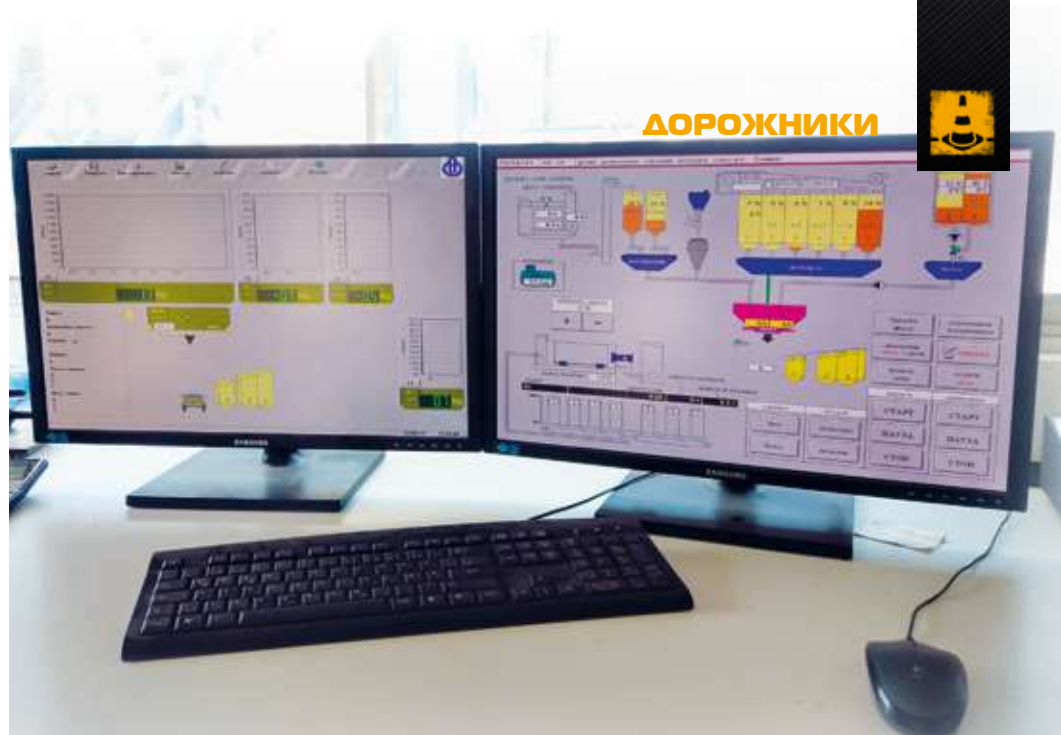
ОРГАНИЗАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ НА ВРЕМЯ РЕМОНТА

ДТП по причине дорожного ремонта — страшный сон любого под-

рядчика. Дорога сужается, из двух полос остаётся одна, водители нервничают на жаре... Самый действенный способ упорядочить дорожное движение и обезопасить себя от возможных неприятностей — установить мобильный светофор. Правда, подрядные организации их не жалуют из-за типовых проблем: пропадает связь, поскольку за городом сотовые вышки ловят не везде, сложное программирование, неудобный режим, громоздкость и неудобство конструкции креплений и т. п.

В этом сезоне производители решили вопрос радикально. Компания «Айтехникс» представила новый мобильный светофор собственной разработки. Светофоры синхронизируются одновременным нажатием буквально двух кнопок, сотовая и радиосвязь не применяются, настройки очень просты и интуитивно понятны, все кнопки и настоечное табло, где видно состояние рабочего режима, выведены на панели светофора. Полное соответствие ГОСТам и минимальное энергопотребление.

В комплектацию входят разборная стойка-пилон и светоотражаю-



щий экран, что обеспечивает видимость даже в сильный туман. Всё это в новых мобильных светофорах ITS.

АВТОМАТИЗАЦИЯ

В ряде регионов ДРСУ и принадлежащие им АБЗ всё ещё используют ручную выписку ТТН, паспортов качества, работают в разрозненных таблицах Excel, а бухгалтерия ме-

сяцами сводит отчётность. А собственнику производства сложно контролировать несанкционированное использование сырья и готовой продукции, если он не находится круглосуточно на заводе.

«Комплексное отраслевое решение RS-Balance 3. Дорстрой (Управление дорожным строительством) позволяет работать в новом формате

операционной деятельности Цифровой экономики». Вся информация в системе доступна руководству через интернет на смартфоне, планшете, компьютере. Автоматически идёт приём материалов в системе и отгрузка продукции. Весовщик не может ввести вес вручную, транспорт не может заехать на территорию или выехать без взвешивания, весь учёт

ОБЪЕМ ТРЕБУЕТ ТОЧНОСТИ

БЕСКОНТАКТНОЕ ЛАЗЕРНОЕ ИЗМЕРЕНИЕ ОБЪЕМОМ НАСЫПНЫХ ГРУЗОВ



ВЫСОКОТОЧНОЕ 3D СКАНИРОВАНИЕ БЕЗ УЧАСТИЯ ПЕРСОНАЛА



КООРДИНАТНЫЙ ОБМЕР ОБЪЕМА ГРУЗА В КУЗОВЕ БЕЗ ВЗВЕШИВАНИЯ МАШИНЫ



РЕГИСТРАЦИЯ ГРУЗА ПО RFID-МЕТКАМ И НОМЕРНЫМ ЗНАКАМ

LASE
Industrielle Lasertechnik GmbH

Контакт в России Илья ШИЛОВ
LASE Industrielle Lasertechnik GmbH T: +7 (920) 516-18-18
www.lase.de i.shilov.ext@lase.de



и списание материалов происходит в режиме реального времени.

При каждом взвешивании IP-камеры распознают номер ТС и сохраняется фото. Все попытки обмануть систему (проезд без взвешивания, повторное взвешивание одной и той же машины) сразу же станут известны руководителю. Документы на весовой система печатает автоматически и транспорт не простаивает», — рассказывает старший менеджер по работе с клиентами ООО «Эр-Эс Софт-лаб Рисерч» Игорь Кузнецов.

Но автоматизация для сокращения издержек нужна не только на предприятиях. К примеру, в Красноярском крае в новом дорожном сезоне стоит задача по включению системы дорожного освещения в общую интеллектуально-транспортную систему города. Во многих населённых пунктах обслуживанием светофоров и сети уличного освещения занимается одна организация. Поэтому компания «Модульные системы управления» («МСУ») разработала новое программное обеспечение для регулирования освещения на городских, краевых и федеральных дорогах. Автоматизированная система управления наружным освещением («АСУНО-24») создаёт оптимальный график освещения, ориентируясь на детекторы транспорта. На краевых

дорогах есть участки, по которым в ночное время машины практически не ездят. На них в то время, когда нет какого-либо средства передвижения, можно отключать каждую третью лампочку. Следствие — 30% экономии электроэнергии. Как только детектор уловит движение, лампочки снова включатся.

В городе график освещения дорог будет зависеть от продолжительности светового дня и может изменяться ежедневно. Проще говоря, если сегодня солнце садится в 19:46, а встаёт в 8:12, то именно в это время лампы будут включены. Есть и возможность локально контролировать уровень света в случае чрезвычайной ситуации. В случае ЧП в определённом районе можно усилить или, при необходимости, понизить освещение.

В этом году систему «АСУНО-24» планируют внедрить в Норильске — для заполярного города это принципиально важно.

РАЗМЕТКА ДЛЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

В Хабаровске открылся большой склад материалов для разметки дорог производителя «Формула-К». Для Дальнего Востока принципиально важны сроки доставки. Возможность не везти материалы через всю страну, а получить с местного

склада — это удобство, которое трудно недооценить во время дорожного сезона. Необходимость приобретения не универсальных, а адаптированных материалов стала очевидной несколько лет назад, и только таким образом можно повысить безопасность на дорогах, сделав разметку круглогодичной.

Краска, термопластик, холодный пластик специально адаптированы для регионов со сложными климатическими условиями. В хабаровском представительстве работают сотрудники, имеющие опыт в нанесении разметки, готовые проконсультировать разметчиков в вопросах как применения тех или иных материалов на конкретном покрытии, так и в настройке разметочной техники.

ПРОТИВОГОЛОЛЁДНЫЕ МАТЕРИАЛЫ ПОПАДУТ ПОД ГОСТ

А уже в скором времени в регионах придётся пересмотреть материалы для обработки дорожного покрытия. В Росавтодоре обсуждают разработанный ГОСТ Р 58427-2019 «Дороги автомобильные общего пользования. Материалы противогололёдные для применения на территории населённых пунктов. Общие технические условия».

Сейчас в разных городах применяют реагенты, которые выбирают по своим соображениям. В ряде регионов после массовых протестов жителей и учёных отказались или сократили использование известного «Бионорда». Где-то по старинке дороги посыпают песчано-соляной смесью. В общем, единых требований нет.

Этот пробел и призван устранить новый документ. В нём прописаны показатели вязкости, температуры кристаллизации, плотности, pH и гранулометрического состава твёрдых реагентов, комбинированных и фрикционных противогололёдных материалов. На момент сдачи номера в печать ГОСТ Р ещё не утвердили. Но в любом случае, в Росавтодоре предлагают ввести в действие национальный стандарт с июня 2021 года, при этом отложить вступление в силу более жёстких требований к гранулометрическому составу фрикционных материалов до 2024 года. ■



С нашим оборудованием
Вы добьетесь успеха



www.korrus.ru

ЛОКОТРАСК – МОБИЛЬНЫЕ ДРОБИЛКИ И ГРОХОТЫ

Первая установка Lokotrack, созданная в Финляндии в 1985 году, до сих пор находится в работе. Опыт эксплуатации на территории Российской Федерации составляет 20 лет.

Особенности и преимущества дробилок и грохотов Lokotrack:

- Полный модельный ряд, включающий щёковые, конусные и роторные дробилки, а также двух- и трёхдечные грохоты;
- Высококачественные компоненты производства Metso;
- Более чем 100-летний опыт Metso в изготовлении щёковых дробилок;
- Высокая производительность;
- Безопасность;
- Удобства эксплуатации и технического обслуживания;
- Оптимизированное потребление энергии и топлива.

Высокий уровень проектирования и машиностроения совместно с постоянным контролем качества обеспечивает возможность непрерывной работы оборудования Lokotrack 24 часа в сутки, 365 дней в году.



ООО «КОРРУС-Техникс» –
официальный дистрибьютор Metso

e-mail: beton@korrus.ru
+7(495)131 78 13



С нашим оборудованием
Вы добьетесь успеха



www.korrus.ru

ПЕРЕДВИЖНЫЕ ДРОБИЛЬНО- СОРТИРОВОЧНЫЕ УСТАНОВКИ METSO NW RAPID ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА ЩЕБНЯ В СООТВЕТСТВИИ С НОВЫМ ГОСТ 32703-2014

Преимущества:

- Получение кубовидного щебня группы Л1 благодаря проверенной дробилке BARMAC;
- Производство фракций по новому ГОСТ, как узких фракций (от 4 до 5,6 мм; св. 5,6 до 8 мм; св. 8 до 11,2 мм; св. 11,2 до 16 мм; св. 16 до 22,4 мм; св. 22,4 до 31,5 мм; св. 31,5 до 45 мм; св. 45 до 63 мм) так и широких фракций (от 4 до 8 мм; от 8 до 16 мм; от 16 до 31,5 мм; от 31,5 до 63 мм);
- Низкие сроки на монтаж, запуск и перемещение оборудования между объектами;
- Возможность использования как на карьерах, так и на площадках при АБЗ;
- Устройства промывки материала доступны опционально;
- Оптимизированное потребление энергии;
- Обычная производительность на 30% выше, чем на аналогичном оборудовании этого типа;
- Оптимальная синхронизация установок достигается благодаря новой системе автоматизации Metso IC.



ООО «КОРРУС-Техникс» –
официальный дистрибьютор Metso

e-mail: beton@korrus.ru
+7(495)131 78 13

**Самоходные дробильно-сортировочные
установки серии**

LOKOTRACK® URBAN™

спроектированы для того, чтобы помочь Вам вывести свой бизнес на совершенно новый уровень и получить возможность выполнять дробление и сортировку даже в самых тяжелых условиях.



ПРЕИМУЩЕСТВА дробильно-сортировочных установок серии Lokotrack® Urban™:

- » низкий уровень шума
- » рентабельное дробление на рабочих площадках
- » возможность более лёгкого получения разрешения на проведение работ
- » удобство и лёгкость в перевозке и эксплуатации

Установки Lokotrack Urban оснащены функциями шумо- и пылеподавления, которые позволяют свести к минимуму неудобства, причиняемые людям, живущим и работающим поблизости.

Установки Lokotrack® Urban™ доступны в широком диапазоне конфигураций и мощностей, включая модели с подвесным грохотом. Это позволяет проводить операции дробления в строго регулируемых районах и участвовать в тендерах, реализация которых с использованием стандартного дробильного оборудования невозможна.





СЕРВИСМЭНЫ

СТОИТ ЛИ ПРЕВРАЩАТЬ ОБЫЧНЫЙ ГРУЗОВИК В ВЕЗДЕХОД?

Подготовил Артём Щетников

Вопрос в заголовке, скорее, будет актуален для жителей Сибири и Якутии. В европейской части страны большинство наших читателей спросят: а зачем вообще делать из грузовой машины внедорожник? Дело в том, что на большей части СФО и Забайкалья ездить приходится в сотнях и даже тысячах километров от федеральных трасс. И далеко не всегда по асфальту, особенно в период распутицы или дождей.

Второй резонный вопрос, который может прозвучать: «не проще ли купить внедорожный полноприводный грузовик?». В каких-то случаях, определённно да. Но не стоит забывать, что стоимость нового вседорожного

шасси бьёт по бюджету. А для предприятий, у которых в парке уже стоят старые шоссейные грузовики и есть собственная производственная или сервисная база, целесообразно рассмотреть вариант переделки.

«Для модернизации необходимо максимально использовать серийные узлы и агрегаты, поскольку их производят по отработанной технологии, они обладают необходимой надёжностью и невысокой стоимостью, а самое главное — эти агрегаты уже есть в наличии, что ускоряет создание новой машины, упрощает организацию необходимого обслуживания и ремонта», — уверен конструктор ООО «БелТор-Элит» Александр Мазуревич.

Правда, есть одна оговорка — если после переделки грузовое шасси планируют гонять по непролазным чащам, то нужно учесть конструктивные возможности рамы.

«Силовой каркас в виде продольной рамы определяет функциональные возможности транспортного средства, например, проходимость и грузоподъёмность. В условиях бездорожья каркас автомобиля несет более значимые нагрузки, чем в городе, поэтому силовые конструкции внедорожников значительно отличаются от асфальтных. Рамы толще и мощнее, а также имеют высокое расположение относительно осей», — объясняет директор департамента коммерческого транспорта ГК «АвтоСпецЦентр» Максим Шишко.

Как вариант, можно усилить раму, но, как говорит специалист по легализации изменений Reg4x4.ru Алексей Виноградов, это не всегда будет положительно, так как «нарушит её динамические свойства на скручивание, в частности». Одно из решений — найти списанную технику Минобороны.

«Есть, к примеру, специальные военные грузовики у «КАМАЗа», с усиленными мостами и повышен-



Фото: Все о грузовиках - Truckplanet © Яндекс Дзен



ной рамой», — напоминает руководитель службы логистики ГК «Аривист» Станислав Тобин.

Но в этом случае логичнее будет реанимировать этот самый военный грузовик. По вложениям будет сопоставимо. Впрочем, всё зависит от состояния техники. И если она более чем изношена, то возвращаемся к первоначальному плану.

«Для «превращения» грузового шасси в вездеходное необходимы следующие основные изменения. Все мосты должны быть ведущими, установлена раздаточная коробка для привода мостов и должна быть односкатная ошиновка всех колёс. Дополнительно к возможны следующие доработки: установка лебедки; применение подкачки шин (соответствующих мостов и шин); изменение конструкции переднего, заднего буферов, подножек, крыльев для увеличения углов въезда и съезда; изменение системы питания ДВС воздухом (более пылеёмкий воздушный фильтр, воздухозаборник с мультициклоном), системы охлаждения (подъём радиатора, установка защиты радиатора), системы выпуска отработавших газов (подъём глушителя и выхлопной трубы, вывод её вправо или вверх) и замена малолистовых рессор на многолистовые», — поясняет главный конструктор по автомобилям ПАО «КАМАЗ» Андрей Савинков.

По оценке Александра Мазуревича, подобное переоборудование может составлять от 30% до 100% стоимости грузового шасси. Дорого? И да и нет. А вот насчёт надёжности конструкции, если этим занимался не завод-изготовитель шасси, эксперты сомневаются.

«К этому выводу пришли и автопроизводители специальных кемперов, которые до недавнего времени использовали грузовые шасси. В 2018 году в Китае появился первый экземпляр трейлера Monster, собранного на полноприводном двухосном грузовом шасси. Двухместная кабина с жилым отсеком длиной 5,99 метров, оснащённая дизельным двигателем и 6-ступенчатой автоматической коробкой передач закреплена на шасси с пневмоподвеской и оснащена внедорожными шинами с системой централизованной подкачки. Именно это обеспечивает транспортному средству вездеходность», — рассказывает Максим Шишко.

Другой вопрос — легализация изменений. Ведь самодельку на дороге не выпустишь — сотрудники ГИБДД быстро заберут машину на штрафстоянку.

«При данном изменении транспортное средство превратится в новый тип транспортного средства повышенной проходимости, что должно повлечь за собой изменение индекса модели и категории транспортного средства. Изменение индекса модели влечет за собой полную пересертификацию транспортного средства. Ориентировочные затраты для серийной сертификации составят ориентировочно 4 млн рублей», — подсчитывает Андрей Савинков.

Легализовать одну машину, конечно же, обойдётся дешевле. По словам Алексея Виноградова, в среднем эта услуга обойдётся в 90 000-150 000 рублей. Но эксперт подчёркивает, что Технадзор ГИБДД в большинстве регионов крайне неохотно легализует изменения даже при полном пакете документов. ■

Автомобильные подъёмники
грузоподъёмностью от 1 до 60 тонн



легковые
автобусные
канавные



грузовые
парковочные
передвижные
платформенные



Оборудование для автосервиса

- установка инфракрасной сушики
- прессы с усилением от 10 до 120 тонн
- гайковёрт электрогидравлический
- установки для ускоренной зарядки
- металлическая мебель

www.asopkov.ru

ОАО «Автоспецоборудование»
180019, Россия, г. Псков, ул. Труда, 27
тел./факс: (8112) 72-31-74, 79-30-90
e-mail: asopkov@asopkov.ru



ТЕХНИКА

УСЛУГИ

ЗАПЧАСТИ

ООО «Запсибстройдормашсервис»



630056 г.Новосибирск, ул. Софийская, д.2а/1
 тел.: +7 (383) 334-75-18, 334-75-19
sdms@ngs.ru
www.rmt.zssdms.ru
www.zssdms.ru

ООО «Запсибстройдормашсервис» является официальным дилерским центром компании «RM-Terex» на территории Новосибирской и Томской областей. Реализация, сервисное обслуживание строительно-дорожной техники, снабжение запчастями. Виды продукции: экскаваторы-погрузчики, колёсные, гусеничные экскаваторы, автогрейдеры, снегоболотоходы, фронтальные, вилочные погрузчики, перегружатели. Большой склад запасных частей, фильтроэлементов, масел, смазок.

ООО «Компания Автомакс»



г. Красноярск, ул. Башиловская, 1
 тел.: +7 (391) 252-57-57, 252-57-47
 г. Красноярск, ул. Калинина, 79
 тел.: +7 (391) 228-63-28, 228-63-13
 г. Красноярск, ул. Семафорная, 289
 тел.: +7 (391) 219-11-17, 219-11-18
info@automaxx.org; www.automaxx.org

В сети специализированных магазинах компании «AUTOMAXX» представлен широкий ассортимент автозапчастей к автомобилям КамАЗ, МАЗ, КрАЗ, Урал, а также расходные материалы для автомобилей MAN, Scania, Volvo.

ООО «ТАГАРА»



г. Красноярск,
 ул. 60 лет Октября, 109 г
 тел.: +7 (391) 233-15-81, 258-08-85
tagara@bk.ru
www.tagara.ru

Обратившись к нам, вы можете заказать грузоперевозки тралами 25 и 40 тонн, услуги грейдера, бульдозера, экскаватора и самосвала.

ООО «Карьерные машины»



г. Красноярск, ул. Затонская, д. 62
 тел.: +7 (391) 290-62-61
info@km124.ru
www.keymachinery.ru

Финансово-промышленная группа «Карьерные машины» — один из лидеров на рынке дорожно-строительной и специальной техники России. Более 15 лет холдинг предоставляет полный спектр услуг по поставке и сервисному обслуживанию техники, а также запасных частей ведущих мировых и отечественных производителей.

ООО «Боненкамп»



г. Москва, тел. +7 (495) 505-61-15
 ул. Ладос Кецховели, тел. +7 (812) 309-15-85
 г. Екатеринбург, тел. +7 (343) 379-52-00
 8-800-5005-375 (звонок бесплатный)
www.bohnenkamp.com

Шины, диски, камеры для шахтной и горнодобывающей техники. Для фронтальных и шахтных погрузчиков, грейдеров, самосвалов и другой техники. Полный ассортимент всегда на складе!

ООО ТК «АнтеК»



660001, г. Красноярск,
 ул. Ладос Кецховели, 67 стр. 3, оф. 406
 тел.: +7(391) 215-51-95
 +7(929) 333-54-08
antek.krsk@mail.ru
www.antektk.ru

Транспортная компания «АнтеК» предлагает услуги по перевозке груза машинами от 3 до 20 тонн, в пределах города, края, России, Таможенного Союза и стран ближнего зарубежья. Также предоставляем услуги спецтехники. Всегда в наличии тралы для перевозки негабаритных грузов, п/прицепы, автокраны от 5 до 70 тонн, а/м с манипулятором, автовышки, погрузчики и т. д.

ООО «ЧелДорТрак»



г. Челябинск, ул. Каслинская, 54
 сот.: +7 (951) 241-25-23
 тел.: +7 (351) 215-47-27
 +7 (351) 790-27-22
rollik074@mail.ru
www.cheldortrak.ru

Производство и продажа ножей отвала на отечественную и импортную дорожно-строительную технику. Поставка запасных частей и расходных материалов к бульдозерам ЧТЗ, автогрейдеру ДЗ-98.

АО «РГ-РЕМСЕРВИС»



140014 Московская обл.,
 г. Люберцы, 1й Панковский пр-д, д.18
 Тел.: 8(495)225-61-00, 8(495) 268-01-63
 Email: gidro@rg-gr.ru
www.rg-gidro.ru

Компания «РГ-Ремсервис» (Группа компаний «РГ») осуществляет разработку и поставку гидравлического оборудования ведущих мировых производителей и собственного производства под маркой RGC. Предлагает оптом и в розницу широкий спектр гидрооборудования: насосы, моторы, КОМы, гидрораспределители, гидравлические фильтры, гидростанции, клапанную и измерительную аппаратуру, а также электронные системы управления.



ГОРНОДОБЫВАЮЩАЯ ОТРАСЛЬ. НЕФТЬ И ГАЗ.
ДРАГМЕТАЛЛЫ. МЕТАЛЛУРГИЯ



Современные отраслевые
материалы здесь



17-я Казахстанская Международная
Выставка

Дорожное и промышленное строительство, коммунальная техника

16-18 сентября 2020
КАЗАХСТАН, АЛМАТЫ

Разработка карьеров и карьерные работы

Строительство промышленных объектов

Подъемно-транспортное оборудование

Строительная техника и технологии

Дорожное строительство

Дорожно-ремонтные работы

Асфальт и асфальтирование

Коммунальная техника

КАЗСОМАК

реклама

www.kazcomak.kz



ОРГАНИЗАТОРЫ:



Iteca (Алматы, Казахстан)
Тел.: +7 727 258 34 34; E-mail: mining@iteca.kz

7/10 АПРЕЛЯ

XXV СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА

БАЙКАЛЬСКАЯ СТРОИТЕЛЬНАЯ НЕДЕЛЯ

Специализированная выставка для тех, кому необходима информация из «первых рук» о строительных, отделочных материалах и технологических решениях для строительства, ремонта и проектирования.

Также на выставке представлены самые модные направления дизайна и благоустройства дома.



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПАРТНЕР:

**Промышленные
страницы Сибири**

г. Иркутск, ул. Байкальская, 253а,
тел.: +7 (3952) 35-29-00
e-mail: info@sibexpo.ru www.sibexpo.ru

СибЭкспоЦентр

16+

реклама

ЛУЧШИЙ АВТОГРЕЙДЕР

Наше открытое голосование на igrader.ru за лучшие модели техники в различных номинациях продолжается. В марте мы предлагаем вам, дорогие читатели, определить наиболее востребованную и эффективную модель автогрейдера. Посоветовавшись с членами жюри, в которое помимо редакции вошли аналитики крупного агентства ID-Marketing, мы отобрали несколько импортных и отечественных номинантов. Главными критериями при выборе были: распространённость в России, доля рынка, относительная свежесть (хотя мы не смогли найти новинки у российских производителей) и крупносерийное производство.

Итак, представляем номинантов. Сразу оговоримся, что указаны базовые модели, хотя мы учитывали и популярность модификаций.



**ВЫБОР
ПРОФЕССИОНАЛОВ**

RM-TEREX TG200

Эта модель, конечно, не так распространена, как ДЗ-98, но хорошо знакома отечествен-

ным потребителям. Грейдер эксплуатационной массой 18,43 т способен резать грунт



на глубину до 600 мм отвалом длиной 4270 мм. Инженеры оснастили его российским «сердцем» ЯМЗ-536 мощностью 260 л. с. и гидромеханической трансмиссией ZF. К слову, первые партии в 2014 году выходили с моторами от Cummins и Deutz. Среди достоинств модели: подключаемый гидростатический привод передних колёс, тандемная задняя тележка от NAF. Цена новой машины без бульдозерного отвала у дилеров составляет 11 900 000 рублей, но с учётом программы льготного лизинга итоговая цена составит 11 730 000 рублей.

СДМ-25

Ещё один достойный конкурент модели ДЗ-98, главное

отличие которого в трансмиссии и мостах от трактора



«Кировец» К-700. Соответственно, оператор грейдера может использовать 16 передач и самоблокирующийся дифференциал на всех трёх мостах. Хотя, опционально на заводе «СпецДорМаш» устанавливают и АКПП ZF 6WG210. А вот двигатель — только российский — ЯМЗ-238 с подогревателем в базовой комплектации. В стоке также предлагают и бульдозерный отвал. Эксплуатационная масса составляет 23,5 тонны. Грейдер выгодно отличается стоимостью — в предложениях дилеров указана стоимость 9 200 000 рублей.



SDLG G9220 AWD



Фото: rbauto.ru

Эта модель вышла в 2015 году, в 2017 году получила обновление — возможность работы с переменной мощностью. А с осени прошлого года на грейдер устанавливают модернизированную кабину с новыми дисплеем и панелью

управления. Так как SDLG является частью Volvo, то все технологии скандинавов задействовали в выпускаемых на заводах Китая моделях. К особенностям модели относят гидромоторы Sampo Hydraulics Ltd, нож

длиной 4267 мм, работающий от гидроцилиндров поворотный круг по запатентованной технологии Volvo, плавающий режим отвала, круиз-контроль, возможность реза вглубь до 787 мм. Средняя цена модели у дилеров 11 200 000 рублей.

LIUGONG CLG 4215



Фото: vologdascan.ru

Ещё один представитель китайского машиностроения относится к среднему классу. Машина укомплектована двигателем Dongfeng Cummins 6BTA5.9 мощностью 215 л. с., гидромеханической трансмиссией ZF 6WG200. Среди достоинств конструкции - компоненты именитых мировых брендов: мосты Meritor, рулевое управление Eaton, тормоза Miko, электроника Siemens, распределитель Husco, дифференциалы Rockwell. Глубина среза отвалом длиной 4 270 мм заявлена на уровне 736 мм. Дилеры этого производителя не скрывают стоимость, хотя она различается в зависимости от региона продаж. Если на Дальнем Востоке новую машину можно купить за 7 950 000 рублей, то ближе к Москве стоимость достигает 10 200 000 рублей.



«ИРМАШ» ГС-10-08



ФОТО: irmash.com

Это представитель отечественного машиностроения относится к лёгкому классу. По сути, это трактор МТЗ «Беларус» (доступны 3 вариации: 92П, 892.2 и 82.1) с приделанной рамой, на которой установлены поворотный круг с грейдерным и бульдозерным отвалами. К достоинствам машины эксперты относят манёвренность, компактность и ремонтпригодность. Средняя цена составляет 2 150 000 рублей.

SEM 922 AWD



Эта модель появилась на российском рынке ещё в 2013 году и до сих пор остаётся одной из самых популярных среди импортных. Эксперты отмечают, что причиной этому — тесное сотрудничество с владельцем бренда SEM — американской Caterpillar, по технологиям которой китайские инженеры и создавали машину. Напомним краткие особенности тяжёлого полноприводного грейдера эксплуатационной массой 18 220 кг. Он оснащён двигателем SDEC SC9D220G2 мощностью 217 л. с. с крутящим моментом 920 Н·м и трансмиссией Hangchi 6WG180. К достоинствам SEM 922 относят и плавающий режим отвала, систему компенсации при повороте, глубину реза до 715 мм. Средняя цена новой техники в районе 10 500 000 рублей.



CAT 140M

Фото: luxtonplant.com.au



Этот тяжёлый автогрейдер эксплуатационной массой 19 883 кг вряд ли нуждается в представлении. Модель на рынке с середины 2000-х годов. Машина с двигателем Cat C7 ACERT мощностью 186 л. с. с автоматическим управлением снижением мощности и холостым ходом, джойстиковым управлением, 8-скоростной коробкой передач может врезаться в грунт на глубину до 715 мм отвалом шириной 3,7 м. Бренд есть бренд и за него надо платить. Дилеры не захотели раскрывать стоимость новых единиц, но если уж б/у 2010 года выпуска реализуют за 7 500 000 рублей, а 2014 - за 14 000 000 рублей, то надо полагать, что каноловый сможет позволить себе далеко не любой бюджет.

ТОП 10 ВЕДУЩИХ ИМПОРТИРУЕМЫХ МАРОК В РОССИЮ В ЯНВАРЕ-ДЕКАБРЕ 2019 ГОДА

№	Марка	Модель	Доля
1	SEM	922	16,43%
2	SDLG	G9220	9,07%
3	SDLG	G9190	9,07%
4	CAT	140M	7,08%
5	XCMG	GR165	6,52%
6	SDLG	G9165	6,23%
7	Komatsu	GD825A-2	5,67%
8	LiuGong	CLG4215	4,25%
9	HBM-Nobas	BG240TA-4	3,68%
10	LiuGong	CLG4140	3,68%
11	Прочие		28,33%

Источник: ID-Marketing по данным ФТС

СЛОВО ЖЮРИ



АНДРЕЙ ЛОВКОВ,
коммерческий директор аналитического агентства ID-Marketing

«В январе-декабре 2019 года импорт автогрейдеров в Россию увеличился в полтора раза. По итогам рассматриваемого периода иностранный сегмент представлен 17 различными брендами, при этом сразу 9 представителей рынка ввезли более десяти машин. Если ещё год назад на первой позиции располагались автогрейдеры Caterpillar, основу которых составляли машины бразильской сборки, то в январе-декабре 2019 года первая тройка импортёров осталась за представителями «Поднебесной», а именно SDLG, SEM и XCMG, доля которых составила чуть более 54%. Всего же доля китайских брендов составила 72%.

Ощутимо просел импорт в 2018 году, когда компания John Deere (занимающая в более ранние периоды до четверти всего импорта автогрейдеров с первым показателем по объёмам) прекратила поставки своих автогрейдеров в Россию, полностью перейдя на сборку этих машин на своем заводе в Домодедово. В 2019 году в Россию уже не поставили ни одной американской машины. Анализируя популярные модели автогрейдеров, отметим, что, несмотря на вторую позицию среди основных брендов, наиболее популярной моделью является SEM922, доля которой 16,4%. В Россию в 2019 году поставлено ещё несколько машин SEM919, которые не попали в рейтинг. Далее отметим, что все автогрейдеры SDLG оказались в десятке наиболее импортируемых, а модели SDLG G9220 и SDLG G9190 заняли второе и третье место с одинаковыми показателями ввоза. Ещё одна модель SDLG G9165 расположилась на шестой позиции. В целом, импорт автогрейдеров SDLG в 2019 году вырос в 4,8 раза, что значительно укрепило позиции китайской марки на российском рынке.

На четвёртой позиции в рейтинге марок и в рейтинге моделей находится Caterpillar. CAT 140M стала наиболее востребованным автогрейдером американского производителя, а марка имеет самый широкий модельный ряд среди остальных участников российского импорта в 2019 году. Именно под маркой Caterpillar в Россию в прошлом году был завезен самый дорогой автогрейдер CAT 24 статистическая стоимость которого составила чуть менее 1,9 млн долларов США.

Представители XCMG так же отметились несколькими поставками тяжелой техники XCMG GR5505, стоимостью за 1,5 млн долларов США каждый, но самой популярной стала машина XCMG GR165. Так же в рейтинге представлены модели Komatsu GD825A-2, HBM-Nobas BG240TA-4 и сразу две модели LIUGONG CLG4215 и LIUGONG CLG4140». ■

ЛУЧШИЙ ТЕЛЕСКОПИЧЕСКИЙ ПОГРУЗЧИК

А уже в апреле наше открытое голосование на igrader.ru за лучшие модели техники в различных номинациях сменится. Вам, дорогие читатели, предстоит выбрать наиболее востребованную и эффективную модель телескопического погрузчика. Так как в России производство этой техники ещё не налажено (да, мы в курсе, что «БДМ-Агро» заявлял о начале производства собственных «телескопов», но кроме 3D-моделей мы ещё ничего не видели), то в список номинантов попали импортные модели. Их подбирали аналитики агентства ID-Marketing, отслеживающего состояние рынка и долю импорта техники.

Итак, представляем номинантов. Сразу оговоримся, что указаны базовые модели, хотя мы учитывали и популярность модификаций.



**ВЫБОР
ПРОФЕССИОНАЛОВ**

JCB 531-70



Британский производитель позиционирует эту модель, как самую компактную среди остальных своих телескопических погрузчиков. Машина оснащена двигателем JCB Dieselmax мощностью 85 л. с., разработанным под полноприводную трансмиссию. В JCB 531-70 большое внимание уделено безопасности работ: если в кресле оператора никого нет, то датчик отключает привод и не даёт машине совершить ни одного действия. Грузоподъёмность модели заявлена на уровне 3,1 т, но только при втянутой стреле и поднятой на высоту 6,5 м. На максимальной высоте в 7 м стрела может удержать 2,4 т.

DIECI AGRI STAR 37.7



Эта модель с двигателем Iveco мощностью 127 л. с. способна поднять 3,7 т на высоту до 3,5 м на втянутой стреле. На максимальной высоте в 7,35 м можно удержать до 3,5 т. Как и у модели Manitou здесь тоже можно установить реверсивные вентиляторы, но опционально. Зато в базовой комплектации — джойстиковое управление и датчик присутствия оператора в кресле, как у JCB. К особенностям Dieci Agri Star 37.7 эксперты также относят цепной привод механизма выдвигания рабочего органа.



MANITOU MLT-X 735



Эту модель мы подробно разбирали в нашей рубрике «Испытатели» в №3 (33) за 2019 год и на сайте igrader.ru. Напомним, что максимальный вес, который выдержит стрела — 3,5 т, но опять же без телескопирования и на высоте до 3 м. На высоте 6,9 м и вытянутой на 1 м стреле удержать можно 3 т. В качестве силового агрегата использован Perkins 1104D-44 TA мощностью 101 л. с., также присутствует система Autoclean: группа радиаторов автоматически очищается каждые 3 минуты в течение 15 секунд.

ТОП 10 ВЕДУЩИХ ИМПОРТИРУЕМЫХ МАРОК В РОССИЮ В ЯНВАРЕ-ДЕКАБРЕ 2019 ГОДА

№	Марка	Модель	Доля
1	JCB	531-70	19,23%
2	Manitou	MLT-X 735	18,76%
3	JCB	541-70	8,24%
4	Dieci	Agri Star 37.7	4,41%
5	Dieci	Agri Star 40.7	2,55%
6	JCB	536-60AG	2,5%
7	JCB	540-140	2,44%
8	JCB	527-58	2,18%
9	JCB	540-170	2,13%
10	JCB	535-95	2,07%
11	Прочие		35,49%

Источник: ID-Marketing по данным ФТС

СЛОВО ЖЮРИ



АНДРЕЙ ЛОВКОВ,
коммерческий директор аналитического агентства ID-Marketing

«В 2015 году, вследствие разразившегося в стране кризиса, объёмы поставок телескопических погрузчиков упали за один год сразу на 30,5%. В последующие два года их импорт стал увеличиваться и превысил в 2017 году докризисные отметки 2014. В 2016 году объёмы поставок в страну увеличились на треть к уровню 2015 года. В 2017 году прирост составил 26,8%. По итогам первых трех кварталов 2018 года ввоз телескопических погрузчиков снизился в сравнении с аналогичным периодом 2017 года на 11,6%, но Большая активность участников рынка в 4 квартале позволила «нивелировать» отставание и закончить год практически с равными показателями. По итогам минувшего года импорт телескопических погрузчиков «прирос» ещё на 16,4%, тем самым обновив рекордный показатель. Ведущими торговыми марками на российском рынке телескопических погрузчиков являются JCB и Manitou. В январе – декабре 2019 года на их долю пришлось в общей сложности 74,6% всего импортированного объёма. Лидирует марка JCB, доля которой по итогам рассматриваемого периода составила 43,8%, а сокращение поставок находится на уровне 4%. Удельный вес телескопических погрузчиков марки Manitou в совокупном объёме импорта рассматриваемого периода составил 30,8%, а объёмы поставок относительно аналогичного периода годом ранее увеличились на 35,9%. Помимо Manitou, в рассматриваемом периоде существенно нарастила поставки погрузчиков в Россию марка Dieci. Чуть больше 200 штук было ввезено в Россию, что в полтора раза больше, чем годом ранее.

Именно представители этих трёх марок сформировали рейтинг ведущих моделей в импорте по итогам 2019 года. Значительные показатели с практически равными долями принадлежат двум моделям лидеров JCB и Manitou, а именно JCB 531-70 и Manitou MLT-X 735. Если для представителя Франции данная модель является единственной в рейтинге, занимая 60% всего импорта Manitou, то у JCB ещё 5 моделей телескопических погрузчиков находятся в десятке самых популярных. Бренд Dieci с моделями Dieci AGRI STAR 37.7 и Dieci AGRI PLUS 40.7 расположился на четвертой и пятой позиции».



Информационно-рекламный журнал «Грейдер»
№ 2 (38) март-апрель 2020 г. 16+
Распространяется бесплатно.

РЕДАКЦИЯ

660068, г. Красноярск, ул. Мичурина, 3в, оф. 405
тел.: +7 (391) 237-15-37
e-mail: igrader@pgmedia.ru, www.igrader.ru

Главный редактор
Щетников Артём Александрович

Выпускающий редактор
Евгений Ошкин

Дизайн и верстка
Максим Марютин

Корректор
Анна Лопина

| promogroup media |

УЧРЕДИТЕЛЬ:

ООО «ПромоГрупп Медиа»

ИЗДАТЕЛЬ

ООО «Издательство ПромоГрупп Медиа»,
660068, г. Красноярск, ул. Мичурина, 3в, оф. 405
тел.: +7 (391) 237-15-37

Генеральный директор
Юрий Устинович

Директор по продажам
Лина Кочуева

Отдел маркетинга
Наталья Перевощикова,
Георг Асатрян, Татьяна Слепцова
marketing@pgmedia.ru

Отдел логистики
Олег Дрофа, Антон Джафаров

Отдел продаж
тел.: +7 (391) 237-15-37
reklama@pgmedia.ru
Анна Семёнова, Анна Демидова,
Александра Швабская,
Анастасия Шалютина, Иван Тишин

Руководитель проекта
Александр Шадрин

Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор). Свидетельство о регистрации СМИ ПИ № ФС 77 – 56491 от 24.12.2013 г. Перепечатка материалов настоящего издания без письменного разрешения редакции не допускается. За содержание и достоверность сведений в материалах рекламного характера редакция ответственности не несёт. Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов. Отпечатано в типографиях:
ПК «Ситалл», г. Красноярск, ул. Борисова, 14.
Тираж 12 000 экземпляров.
Подписано в печать: 13.03.2020. Дата выхода: 17.03.2020

БЕСПЛАТНАЯ ПОДПИСКА ДЛЯ СПЕЦИАЛИСТОВ ОТРАСЛИ

Оформить бесплатную подписку на журнал
«Грейдер» вы сможете напрямую через редакцию,
выбрав удобный для вас способ:

позвоните по телефону **+7 (391) 237-15-37**

или отправьте заявку в произвольной форме на
e-mail: marketing@pgmedia.ru. В теме письма укажите
«ПОДПИСКА-ГРЕЙДЕР»



Доступна и бесплатная подписка на **электронную версию**.
Для этого пропишите в теме письма
«ОНЛАЙН-ПОДПИСКА-ГРЕЙДЕР»...



Архив журнала на сайте igrader.ru

реклама

Актуальное состояние рынка • Рабочие бизнес-кейсы

Материалы о спецтехнике и коммерческом транспорте

Аналитика, мнения экспертов • Проблемы в отрасли и их решения

Опыт обслуживания и эксплуатации

**РЕКЛАМА
Онлайн**
реклама, услуги, сервис

(812) 401-64-64
(495) 237-64-64
(383) 227-64-64
www.reklama-online.ru

Все виды рекламы.
Все регионы РФ и СНГ

Реклама: Радио, Телевидение, Интернет, Метро, Печатная СМТ, ВСУ/Видео, Наружная, Рекламные услуги

ИКС «Иркутский Институт Рекламы» и «Иркутский Институт Рекламы» (ИИР) ТМ, ОГРН 50201000201

ПЕРЕВОЗКА

ДИСПЕТЧЕРСКИЙ ИНТЕРНЕТ-СЕРВИС

24

ВСЯ ТЕХНИКА ДЛЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК И СПЕЦТЕХНИКА НА ОДНОМ САЙТЕ

280 000

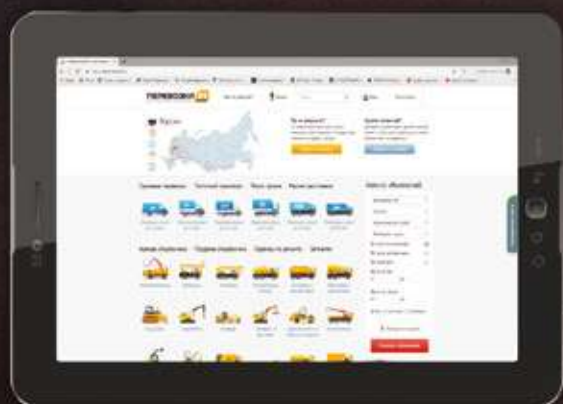
единиц
техники

1 000 000

посетителей
на сайте в месяц

10 000

заявок через
сайт в месяц



Загрузите в
App Store

ЗАГРУЗИТЕ НА
Google play

www.perevozka24.ru

НАХОДИТЕ НОВЫХ КЛИЕНТОВ БЫСТРО, ЛЕГКО И БЕЗ ПОСРЕДНИКОВ!

«ПЕРЕВОЗКА 24» – ЭТО ВАШ ЛИЧНЫЙ АВТОДИСПЕТЧЕР В ИНТЕРНЕТЕ!

ЭЛЕКТРОПРИВОД АВТОКРАНОВ

ЧЕЛЯБИНЕЦ СЕРИЯ КО



увеличение ресурса
двигателя шасси



уменьшение шума
и вибрации



снижение
выбросов



работа внутри
закрытых помещений



экономия
на топливе



соответствие
требованиям
весового контроля



СКАНИРУЙ QR КОД И УЗНАЙ
ВСЕ ВОЗМОЖНОСТИ
КОНФИГУРАТОРА

ПРОДАЖА \ СЕРВИС \ ЗАПЧАСТИ
8-800-555-74-74

ЕДИНЫЙ НОМЕР КЛИЕНТСКОЙ ПОДДЕРЖКИ
ЗВОНОК ПО РОССИИ БЕСПЛАТНЫЙ

WWW.CMZ.RU
ЧМЗ.РФ