

## ЗАГРУЗКА В РЕЖИМЕ ОЖИДАНИЯ

Тематическое приложение  
к ежедневной деловой газете РБК  
Понедельник, 10 октября 2016 | №186 (2442)

ТЕНДЕНЦИИ: ГРУЗОВИКИ XXI ВЕКА | РЕГУЛИРОВАНИЕ: К ЧЕМУ ПРИВЕДЕТ ЗАПРЕТ НА ВЪЕЗД В ЦЕНТР  
МОСКВЫ НЕЭКОЛОГИЧНЫХ ФУР | ИННОВАЦИИ: «БЕЛАЗ» С АВТОПИЛОТОМ



ФОТО: ПРЕСС-СЛУЖБА

## БЕЗ ЛИШНЕГО ШУМА

«ДВИЖИМЫЙ ИДЕЯМИ» — ПОД ТАКИМ СЛОГАНОМ ОТКРЫЛАСЬ 66-Я ВЫСТАВКА КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА В ГАННОВЕРЕ. БОЛЕЕ ДВУХ ТЫСЯЧ ЭКСПОНЕНТОВ ИЗ 50 СТРАН ПРОДЕМОНСТРИРОВАЛИ ИДЕИ, КОТОРЫЕ ОПРЕДЕЛЯТ БУДУЩЕЕ ТРАНСПОРТА, ЛОГИСТИКИ И МОБИЛЬНОСТИ. **ЕВГЕНИЙ БАГДАСАРОВ**

Объемы интернет-коммерции увеличиваются, а центры европейских городов закрывают для неэкологичного транспорта, поэтому лучшим средством для доставки посылок должны стать тихие и бесшумные электромобили.

«На прошлой международной автомобильной выставке в центре нашего внимания находилась сфера перевозок на дальние расстояния. Теперь нашей целью является повышение безопасности и эффективности без выбросов загрязняющих веществ. Чтобы наши города, несмотря на рост численности населения и потребности в транспорте, оставались привлекательными для жизни», — рассказал РБК+ Вольфганг Бернхард — член правления концерна Daimler

AD, ответственный за грузовые автомобили и автобусы.

Существующие модели коммерческого транспорта становятся мощнее и одновременно экономичнее — в преддверии новых, более жестких экологических норм Евро-6С. Опции, знакомые по легковым автомобилям, активно внедряются в коммерческий сегмент, что становится всеобщим трендом. Электронные помощники не только снижают усталость водителя, но и являются шагом к будущим системам автономного вождения.

Для современных коммерческих автомобилей важно быть онлайн — европейские компании активно внедряют и разрабатывают платформы по управлению парком, с помощью которых можно отследить мельчайшие параметры, узнать, насколько

экономично едет водитель по маршруту, и обучить его передвигаться еще эффективнее.

Концерн Daimler открыл целый магазин мобильных приложений для фирменной телематики FleetBoard, разработанных совместно с крупными игроками грузового рынка, среди которых есть производители шин и надстроек. Приложения предназначены не только для грузовиков Mercedes-Benz, но и для других марок, они позволяют вовремя заметить потерю давления в шине, найти парковку и АЗС с самой выгодной ценой на топливо.

В этом году в Ганновер привезли 330 мировых премьер и более сотни европейских. Впервые участие в выставке приняли китайский BYD и японская Toyota. Единственным автопроизводителем из России, приехавшим

в Германию, стала группа ГАЗ. Ее продукция разместилась на открытой площадке среди экзотической спецтехники. Чтобы подчеркнуть статус экзотического производителя из России, ГАЗ угощал гостей стенда красной и черной икрой. Представители российской компании отметили, что им важно познать посетителей с новой линейкой Next, практически неизвестной в Европе. Группа имеет планы на европейский рынок и даже прорабатывает вопрос с Евро-6. Компании по-разному привлекали посетителей на свои стенды. Например, Volkswagen привез весь свой малотоннажный модельный ряд, включая спецверсии вроде скорых и пожарных машин, а также исторические



← Начало на с. 1

модели. Daimler собрал все свои грузовики с различных рынков, включая тяжелые бразильские VW и американские капотные тягачи.

## ЛЕГКИЙ КОММЕРЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ

Из полутора миллионов коммерческих автомобилей, проданных в Европе за восемь месяцев этого года, более миллиона пришлось на долю легкого коммерческого сегмента (LCV) полной массой до 3,5 т. Согласно статистике Ассоциации европейских производителей (ACEA), сегмент показывает постоянный рост на протяжении полутора лет, а в августе продажи увеличились сразу на рекордные 35,8%.

Самый простой способ зайти в этот конкурентоспособный сегмент — создать альянс с другими игроками рынка. Подобные кооперации распадаются и возникают снова. Fiat создавал фургон Scudo совместно с концерном PSA, а теперь вошел в союз Renault Nissan и General Motors. Новая модель Talento представляет собой переименованный Renault Traffic. На основе Traffic построен Opel Vivaro и еще одна новинка Ганновера — Nissan NV300. Все машины выпускаются на одном заводе во Франции и оснащаются турбодизелями объемом 1,6 л в нескольких вариантах форсировки.

В свою очередь, к PSA присоединилась Toyota и добавила к новым Citroën Jumpy и Peugeot Expert фургон ProAce. Франко-японскому семейству малотоннажников не хватило всего 12 баллов, чтобы одержать победу в конкурсе «Фургон года-2017». Первое место досталось Volkswagen Crafter нового поколения, самой яркой премьерой Ганновера. Концерн VW создавал машину самостоятельно с нуля, уже без помощи Daimler, и построил для ее производства огромный завод в польском городе Вжесня. Там же будут производить и близнецы Crafter — MAN TGE. Таким образом производитель грузовиков сможет расширить свой модельный ряд и освоить новый сегмент рынка. Экспозиция MAN оказалась скромнее, чем у VW, а размещение и темно-серый окрас нового малотоннажника нельзя было назвать удачными. Тем не менее отбоя от желающих изучить новый TGE в деталях не было.

Новый Crafter стал вместительнее предшественника и способен перевозить больше груза. В переднеприводном варианте объем кузова цельнометаллического фургона достигает 18,4 куб. м. Заднеприводный вариант менее вместителен, но его полная разрешенная масса составляет уже не 3,5, а 5,5 т. Цельнометаллический фургон представлен в трех вариантах длины и трех вариантах высоты. В самой длинной версии он вмещает девять роликовых контейнеров, а в кузов средней длины можно поставить шесть европалет 1,2×0,8 м или четыре с габаритами 1×1,2 м. Помимо цельнометаллического фургона Crafter предлагается в грузопассажирской версии Kombi, а также с одинарной и двойной кабиной и различными вариантами кузовных настроек.

Crafter можно укомплектовать адаптивным круиз-контролем, двух- или трехзонной климатической системой, водительским креслом с амортизацией подушки и функцией массажа, а также различными электронными ассистентами, помогающими парковаться, маневрировать, следящими за

разметкой, усталостью водителя и умеющими аварийно тормозить в случае опасности. Двухлитровый турбодизель доступен в нескольких вариантах мощности (от 102 до 177 л.с.) и предлагается либо с шестиступенчатой «механикой», либо с восьмидиапазонным «автоматом». Привод может быть не только на заднюю или переднюю оси, но и полным.

В следующем году VW планирует запустить в серию полностью электрический e-Crafter — прототип машины был также представлен в Ганновере. Он способен перевозить 1,7 т груза, а одной зарядки аккумулятора хватает на 200 км хода. «Жители современных городов все чаще заказывают небольшие посылки через интернет, и поэтому возникла потребность в экологичном и бесшумном электромоделе для их доставки», — рассказал РБК+ председатель правления VW Экхард Шольц.

Свой полностью электрический фургон Daimler планирует представить в 2018 году. В Ганновер немецкий концерн привез смелую фантазию на тему развозного транспор-



та будущего — Mercedes Vision Van. Этот полностью электрический фургон управляется без педалей с помощью джойстика. Посылки распределяются в специальных стеллажах автоматическими, что сокращает время доставки. Курьеру помогают два размещенных на крыше фургона дрона, которые способны доставлять грузы весом до 2 кг в радиусе до 10 км. Неудивительно, что вокруг концепта толпились посетители выставки.

Помимо концептуальных новинок производители малотоннажников привезли в Ганновер новые версии своих существующих машин. Ford, завоевавший в прошлом году первенство в сегменте, решил закрепить успех и оснастил линейку малотоннажников Transit новым экономичным дизелем Eco Blue, шестиступенчатый «автоматом» и модернизированным полным приводом. Каблучок Mercedes-Benz Citan получил роботизированную трансмиссию, внедорожный и спортивный обвесы, а также вариант стайлинга для интерьера. Некоторые новинки должны заинтересовать частных покупателей: минивэн Opel Vivaro Sport в спортивном стиле, VW Multivan PanAmericana с 20-миллиметровым дорожным просветом или Citroën Possl Campster, переоборудованный для путешествий совместно с производителем домов на колесах Possl. Для пущего эффекта к кемперу добавили прицеп с эффектным концептом пляжного кроссовера E-Mehari.

## ПИКАПЫ

В сегменте европейских пикапов появился новый игрок — Renault Alaskan. Он создан на базе Nissan Navara и оснащается тем же турбодизелем объемом 2,3 л. В Ганновер машину привезли во множестве спецверсий, производители рассчитывают на интерес со стороны госслужб. Nissan, в свою очередь, построил на базе Navara концепт автомобиля для спасателей enGuard. Он оснащен всем необходимым, включая квадрокоптеры, а комплект мощных аккумуляторов позволяет использовать его в качестве мини-электростанции. Концерн FCA в ходе презентации американского коммерческого бренда RAM показал спортивный пикап Ram 1500 Quad Cab Sport с двигателем HEMI объемом 5,7 л, адаптированным для работы на сжиженном газе.

Volkswagen серьезно обновил пикап Amarok. Помимо легкого рестайлинга он обзавелся более комфортными настройками подвески, новым интерьером и мощным трехлитровым турбодизелем V6. В Ган-

тем, что максимальная разрешенная масса для электрогрузовиков увеличена на тонну, и «вписал» Urban eTruck в 26 т. В движение электромобиль приводят два мотор-колеса на средней оси. Каждое развивает по 170 л.с. и 500 Н·м крутящего момента. Запасы литий-ионной батареи хватает на 200 км, а заряжается грузовик за два часа. Внутри футуристичной кабины — вполне обычный интерьер Antos, за исключением дисплея вместо приборной панели и камер вместо боковых зеркал. До серии мерседесовскому грузовику пока далеко.

Электрогрузовик MAN eMobility внешне ничем не отличается от обычного двухосного седельного тягача TGS. Вместо дизельного мотора он оснащен 340-сильным агрегатом. Трех литий-ионных аккумуляторов достаточно, для того чтобы проехать с полной загрузкой до 150 км. Подобные электрогрузовики — часть мановской стратегии eMobility. Их выход на дороги произойдет не ранее 2020 года.

Электрический среднетоннажник

Европейский сегмент малотоннажных автомобилей показывает рекордный рост



ФОТО: РОМАН БОГДАСАРОВ ДЛЯ РБК

новер также приехала спецверсия пикапа Canyon с 17-дюймовыми дисками и черным матовым обвесом.

## ГРУЗОВИКИ

Рынок средних и тяжелых грузовиков растет быстрыми темпами. По данным ACEA, количество новых регистраций в среднетоннажном сегменте за восемь месяцев достигло 234 тыс., а в тяжелом — 190 тыс., что на 14,3 и 15,7% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Однако исполнительный директор Daimler Trucks Вольфганг Бернхард выразил озабоченность тем, что дальнейший рост может замедлиться из-за выхода Великобритании из Европейского союза и кризисной ситуации с беженцами. Глава Scania Хенрик Хенриксон, напротив, не видит негативных факторов и прогнозирует, что по итогам года продажи в сегменте достигнут 290–300 тыс. грузовиков.

Через десять лет все грузовики будут подключены к сети, считает компания Bosch. В Ганновере она продемонстрировала концепт магистрального тягача VisionX. Схожим образом видит будущее европейский лидер Daimler, показавший городской электрогрузовик Urban eTruck, созданный на базе модели Antos. Он почти на две тонны тяжелее обычного дизельного грузовика, но при этом вполне сопоставим с ним по возможностям — Daimler воспользовался

Mitsubishi Fuso eCanter, наоборот, готов к выходу на рынок — мелкосерийное производство для Европы, США и Японии начнется уже в следующем году. Его электромотор с отдачей 252 л.с. и 380 Н·м позволяет перевозить до 4,6 т груза на расстояние до 100 км. Специальные станции позволяют заполнить батарею на 80% за полчаса-час. Каждые 10 тыс. км на грузовике обойдутся дешевле на €1000 в сравнении с дизельной машиной. Кроме того, Fuso eCanter на 30% дешевле в обслуживании.

Iveco же сделала ставку не на электричество, а на сжиженный природный газ — 460-сильный мотор ее необычного концепта Z Truck работает на биометане. Тягач расходует топливо очень экономно, в том числе благодаря моторному маслу малой вязкости и шинам с низким сопротивлением качению. Запасы метана в баках должны хватить на 2200 км пути, это на 60% больше, чем у серийного газового грузовика Iveco Stralis NP. Эти километры водитель проведет с комфортом: он может сложить штурвал и доверить дорогу автопилоту, а в просторной кабине нашлось место даже для души.

Титул «Грузовик года» принадлежит Scania. Грузовики новых серий R и S победили в конкурсе «Грузовик года-2017», обойдя Iveco Stralis NP и XP, а также Mercedes-Benz Actros, недавно получившего

## РБК+ «КОММЕРЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ» (16+)

Тематическое приложение к «Ежедневной деловой газете РБК» является неотъемлемой частью «Ежедневной деловой газеты РБК» №186 (2442) от 10 октября 2016 г. Распространяется в составе газеты. Материалы подготовлены редакцией партнерских проектов РБК+

Учредитель: ООО «БизнесПресс»  
Издатель: ООО «БизнесПресс»  
Директор ИД РБК: Ирина Митрофанова  
Главный редактор партнерских проектов РБК+: Наталья Кулакова  
Редактор РБК+ «Коммерческий транспорт»: Алексей Бутенко

Выпускающий редактор: Андрей Уткин  
Дизайнер: Дмитрий Иванов  
Фоторедактор: Алена Кондюрина  
Корректоры: Татьяна Поленова, Маргарита Тарасенко  
И.о. главного редактора газеты: Игорь Игоревич Тросников  
Рекламная служба: (495) 363-11-11, доб. 1342

Коммерческий директор издательства РБК: Анна Батыгина  
Директор по продажам РБК+: Евгения Карлина  
Директор по производству: Надежда Фомина  
Адрес редакции: 117393, Москва, ул. Профсоюзная, 78, стр. 1





Концерн Daimler разработал бесшумный электрический грузовик и экологичный автобус, работающий на природном газе



ФОТО: РОМАН БОГДАСАРОВ ДЛЯ РБК

новый мотор и системы безопасности. Благодаря электронным помощникам и боковым надувным занавескам улучшилась безопасность тягачей. Если у кабины серии R есть небольшой моторный тоннель, то пол в кабине серии S удался сделать совершенно плоским, а ее саму — очень просторной. Даже в самой просторной кабине было тесно от наплыва публики. Посетители тянули руку к потолку, изучали мультимедийную систему, пробовали на жесткость матрас.

Другие производители также заявили в Ганновере об уменьшении расхода топлива на своих моделях. Ранее Еврокомиссия сочла темпы внедрения новых технологий, снижающих выбросы вредных веществ, недостаточными. Она провела расследование, по результатам которого выявила признаки картельного сговора между крупнейшими европейскими производителями грузовиков: MAN, Volvo/Renault, Daimler, Iveco

и DAF. Выяснилось, что указанные компании на протяжении 14 лет согласовывали между собой цены и сроки введения новых технологий. По итогам расследования фигуранты были оштрафованы на рекордную сумму €2,93 млрд (210 млрд руб.).

#### АВТОБУСЫ

Европейский рынок автобусов почти не растет: за восемь месяцев было продано 24 809 единиц, а прибавка в сравнении с прошлым годом составила один процент. Тем не менее автобусный сегмент по части новых технологий обгоняет грузовой. При этом будущее здесь уже наступило. Электрические или гибридные модели представлены практически на всех стендах автобусных марок, включая китайский BYD. Компания MAN планирует запустить электробус в серию до 2020 года. При этом производители не отказываются от двигателей внутреннего

сгорания, повышая их эффективность, в том числе и с помощью газового топлива. Дизели все еще актуальны для туристических автобусов, таких, например, как показанный в Ганновере Neoplan TourLiner с роскошным салоном и улучшенной аэродинамикой.

Обычным дизелем комплектуется футуристический автобус-беспилотник FutureBus, представленный концерном Daimler. Он оснащен автономной системой CityPilot с набором радаров и датчиков, построенной на основе дальнобойного автопилота Highway Pilot. Автобус видит пешеходов и способен самостоятельно тормозить перед ними. Он подъезжает к остановкам, закрывает и открывает двери, а водитель вмешивается только в экстренных случаях. Беспилотник успешно прошел проверку в Нидерландах на 20-километровом маршруте, соединяющем аэропорт Схипхол и город Харлем, подтвердив жизнеспособность

автономного пассажирского транспорта.

Еще одна мерседесовская новинка Ганновера — Mercedes-Benz Citaro NGT. Автобус с 7,7-литровым мотором работает на природном газе или биометане и по выбросам даже с запасом вписывается в нормы Евро-6. Это единственная модель с двигателем внутреннего сгорания, попавшая в финал конкурса «Лучший автобус года». «Мерседесу» в этом году противостояли сплошь электробусы экзотических марок: Solais, Ebusco, Irizar и Van Hool. Победа в итоге досталась польскому Solaris Urbino 12 electric, ставшему первым электрическим автобусом года. Энергию в аккумуляторах здесь можно пополнить всего за несколько минут с помощью специального зарядного устройства на остановке и пантографа на крыше.

Электрические и беспилотные идеи Ганновера не так актуальны для российского рынка — отечественные перевозчики в основном присматриваются к традиционным премьерам автосалона, таким, например, как новый Crafter. VW собирается начать его продажи в начале следующего года. Первое время планируют поставлять моноприводные стандартные версии с низкой крышей. Что касается малотоннажника MAN TGE, то он появится в России в 2020 году.

Генеральный директор «Даймлер Камаз Рус» Хайко Шульце рассказал РБК+, что компания готова поставлять на российский рынок высокотехнологичные решения, если будет запрос со стороны российского клиента. Например, в России можно заказать новый Actros с двигателем Евро-6, новыми системами безопасности и фирменной телематикой, но без автопилота. «Нужны изменения в законодательстве, более развитая инфраструктура и четкая разметка на российских дорогах — без этого беспилотные автомобили не поедут», — посетовал Шульце.

## FLEETBOARD®\*



ЭФФЕКТИВНОСТЬ

РАСХОД ТОПЛИВА

## Цельтесь в причины, а не в симптомы!

Симптомы: большой расход топлива, повышенный износ узлов автомобиля.  
Причина: неэффективное управление автомобилем.

Система управления автопарком FleetBoard предназначена для выявления причин неэффективности и для их дальнейшего устранения. Как это работает:

- Справедливая оценка навыков водителя.
- Отдельная оценка сложности выполняемого рейса.
- Выявление возможностей роста эффективности вашего автопарка.
- Предоставление индивидуальных рекомендаций на основании 30-летнего опыта эксплуатации грузовых автомобилей по всему миру.
- Механизм контроля для фиксации и улучшения достигнутых результатов.

Используя систему FleetBoard, вы получаете готовый инструмент проактивного анализа, который позволяет раскрыть внутренний ресурс для улучшений и повысить конкурентоспособность, начиная с сегодняшнего дня.

Система управления автопарком FleetBoard доступна для грузовиков других марок. Описан функционал сервиса «Анализ эффективности», также доступны сервисы: «Записи рейсов», «Карты», «Техобслуживание», «Учет времени», «Теледиагностика». Подробную информацию можно получить у специалиста проекта FleetBoard по телефону 8 800 444 04 45 (звонок по России бесплатный) или на сайтах [www.fleetboard.com](http://www.fleetboard.com) и [www.trucks.mercedes-benz.ru](http://www.trucks.mercedes-benz.ru).

Реклама. \*FleetBoard — ФлитБорд.  
\*\*Грузовики, которым доверяют.

Mercedes-Benz  
Trucks you can trust\*\*





## ЖЕРТВЫ «ЕВРО»

К ЧЕМУ ПРИВЕДЕТ ЗАПРЕТ НА ВЪЕЗД В ЦЕНТР СТОЛИЦЫ НЕЭКОЛОГИЧНЫХ ФУР. ИВАН АНАНЬЕВ



ФОТО: СЕРГЕЙ БОБЫЛЕВ/ТАСС

**З**апрет на въезд в центр Москвы для грузовиков экологического класса ниже Евро-3 вступит в действие 1 сентября 2017 года. С этого момента неэкологичные большегрузы не смогут въезжать в пределы Третьего транспортного кольца.

Закрывать центр Москвы для неэкологичных грузовиков власти собирались еще в 2015-м, однако сначала перенесли ограничения на 1 сентября 2016 года, а потом отложили запрет еще на год. Сейчас аналогичный запрет действует в отношении машин ниже второго экологического класса, а с сентября следующего года для грузовиков Евро-2 будет установлен полный запрет на въезд в Москву в пределах МКАД. В России эмбарго на производство и ввоз машин с двигателями ниже стандарта Евро-3 было введено 1 января 2008 года, но запретов и ограничений на эксплуатацию таких грузовиков до сих пор не было.

**БОРЬБА ЗА ВОЗДУХ**

Официальной причиной запрета власти называют заботу об экологической обстановке. И с таким доводом эксперты не спорят. Как пояснил руководитель проектов «ФинЭкспертиза» Игорь Шестаков, на автотранспорт приходится 90% вредных выбросов в столице, поэтому проблема выхлопов старых грузовиков по-прежнему остается актуальной.

Экологический запрет не только позволит снизить транзит грузового транспорта через Москву, но и поможет становлению более цивилизованного рынка перевозок, поскольку с рынка уйдут мелкие игроки со старым автопарком, часто работающие нелегально, предполагает генеральный директор лизинговой компании «ТрансФин-М» Дмитрий Зотов. «Возможна тенденция к укрупнению и консолидации рынка в результате ухода перевозчиков — физических лиц», — отметил эксперт.

Уход частных и мелких перевозчиков объясняется необходимостью больших

**В ЕВРОПЕ БЫЛИ ПРОДУМАННЫЕ И ВЗВЕШЕННЫЕ ЭТАПЫ ПЕРЕХОДА ОТ ОДНОГО КЛАССА ЭКОЛОГИЧНОСТИ К ДРУГОМУ, И ВСЕ ПОДКРЕПЛЯЛОСЬ ЛЬГОТАМИ И ПОДДЕРЖКОЙ СО СТОРОНЫ ГОСУДАРСТВА ДЛЯ ПОСТОЯННОГО ОБНОВЛЕНИЯ ГРУЗОВОГО АУТОПАРКА. ЭТО БЫЛА ПРОДУМАННАЯ СТРАТЕГИЯ, А НЕ РЕЗУЛЬТАТ РАБОТЫ КАКОГО-ТО ОДНОГО ПОСТАНОВЛЕНИЯ**

вложений в обновление парка. Можно попытаться переоборудовать машину и получить сертификат о повышении экологического класса, но такие работы также потребуют немалых затрат, кроме того, не всегда их можно реализовать. У крупных перевозчиков, напротив, проблем с обновлением парка быть не должно, считает эксперт компании FM Logistic Анастасия Топорина, поскольку они давно перешли на современную технику, эксплуатация которой оказывается более выгодной. Кроме того, говорит специалист, экспедиторы, работающие в спальных кварталах Москвы, сами стараются соблюдать экологические нормы. «Многие компании уже рассматривают дополнительное инвестирование в малотоннажный грузовой

транспорт Евро-5», — отмечает Топорина.

За пределами МКАД ситуация отличается в худшую сторону, и запрет может ограничить деятельность в Москве иногородних перевозчиков. По данным агентства «Автостат», более 80% эксплуатирующихся в России грузовиков закуплены до 2000 года и в лучшем случае соответствуют стандарту Евро-2. Специалисты агентства подсчитали, что в России ограничена консуется почти 500 тыс. грузовиков.

Помимо старых отечественных машин запрет затронет почти все грузовики европейского производства как с бензиновыми двигателями выпуска до 2000 года, так и с дизельными, изготовленными ранее 2001 года. Коммерческий директор группы компаний «Автоспеццентр» Сергей Ворновский уточнил, что под запрет подпадут популярные в нашей стране грузовики MAN с двигателями D2066 и D2676, а также все модели «ЗИЛ» с двигателями Д-260 и Д-245. В самой Москве подобных грузовиков осталось немного. По данным «Автоспеццентра», в столице эксплуатируется не более 100 тыс. таких машин, что составляет около 3% всего московского автопарка.

**ПОСЛЕДСТВИЯ В ПЕРЕСЧЕТЕ НА РУБЛИ**

Эксперты полагают, что монополизация отрасли приведет к некоторому повышению цен на рынке. Так, Дмитрий Зотов считает, что сокращение объема пригодного для эксплуатации в столице парка приведет к росту себестоимости перевозки и, как следствие, к росту стоимости товаров для конечного потребителя. Именно это, предполагает эксперт, и послужило причиной нынешнего переноса даты введения запрета. «Принятие запрета сейчас усугубило бы ситуацию в сегменте розничной торговли, перевозок и смежных с ними сегментах, например в сегменте торговой недвижимости», — отмечает эксперт.

Начальник отдела логистических операций компании DPD в России Дмитрий Воеводин считает, что время для ввода запрета изначально было выбрано неудачно,

поскольку власти собирались сделать это в разгар кризиса. «Затянувшийся кризис заставляет провайдеров откладывать решение о замене парка на неопределенное время. Падение доходности и повышение расходной части на поддержание возрастных автомобилей еще больше отодвигают дату обновления», — отмечает эксперт. Более разумным Дмитрий Воеводин считает постепенный отказ от выдачи пропусков для автомобилей с классом экологичности ниже Евро-3 либо повышение налогов на такие машины.

Переход на более экологичный транспорт мог бы пройти более гладко при непосредственной поддержке со стороны государства. «В Европе были продуманные и взвешенные этапы перехода от одного класса экологичности к другому, и все подкреплялось льготами и поддержкой со стороны государства для постоянного обновления грузового автопарка. Это была продуманная стратегия, а не результат работы какого-то одного постановления», — говорит представитель FM Logistic.

Экологические ограничения давно используются в европейской практике, однако чаще всего они касаются производства и продаж автомобилей. Аналогичные запреты на движение машин определенных экологических классов — скорее исключение. Так, в Париже запрещен въезд в город на грузовых автомобилях стандарта ниже Евро-3, а с нынешнего лета введен полный запрет на движение по городу в дневное время любых машин старше 1997 года. В Германии в отдельных зонах действует запрет на грузовики в праздничные и выходные дни. Кроме того, аналогичные запреты есть в других странах Евросоюза, где проезд фур запрещается в определенное время суток и время года.

Аналогичные запреты власти Москвы могут в перспективе ввести и для личного транспорта. «Власти города сейчас принимают целенаправленные меры для уменьшения количества машин в центре и переориентации населения на общественный транспорт. В будущем вполне можно ожидать и экологических ограничений», — говорит Дмитрий Зотов. Впрочем, количество неэкологичных легковых автомобилей в отличие от грузовиков в столице крайне невелико.

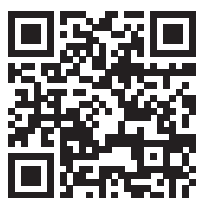
**ПРАВИЛА ИГРЫ**

Об ограничении въезда водителей проинформируют дорожные знаки, а за соблюдением режима будут следить камеры. Функции контроля возложат на столичный Центр организации дорожного движения, который автоматически будет проверять соответствие машины экологическому классу и выписывать штраф, как это уже происходит с грузовиками, которым запрещен въезд в центр города. Проверку без труда могут производить и сотрудники ДПС, отмечает Дмитрий Зотов: «Старый автотранспорт несложно визуально выделить из потока, а проверка ПТС даст точную информацию о классе двигателя».

Кроме того, владельцам неэкологичных машин просто не выдадут пропуск на проезд внутри столичных колец. «При подготовке пакета документов на получение годовых пропусков обязательным будет контроль со стороны Минтранса за отметкой в ПТС о классе экологичности машины», — уверяет директор по закупкам транспортных услуг FM Logistic Максим Бочков. Размер штрафа для нарушителей составит 5 тыс. руб.



Реклама.



## Масштабная выгода

Сервисный контракт по цене чашки кофе в день\*

Фиксированная цена в рублях, выгодное предложение по стоимости работ и запасных частей, простая система платежей, возможность снижения простоя и административной нагрузки. Размер платежа по специальному сервисному контракту для автомобилей MAN старше 2 лет – от 3990 рублей в месяц, то есть всего от 132 рублей для одного автомобиля в день, включая НДС.

Подробные условия, сроки и ограничения: [www.mantruckandbus.ru/comfort24](http://www.mantruckandbus.ru/comfort24)  
Единая информационная линия: 8 800 250-55-22

**MAN kann.\*\***



\* В рамках данного предложения размер ежемесячного платежа по специальному сервисному контракту сроком 12 месяцев для одного автомобиля MAN TGL 4x2 составляет 3990 руб./мес., включая НДС, то есть 132 руб. в день. Предложение действует до 18.10.2016, но может быть досрочно прекращено рекламодателем. Подробные условия, сроки и ограничения по данному предложению уточняйте на официальном сайте компании ООО «МАН Трак энд Бас Рус». Предложение действительно для грузовых автомобилей MAN и не является публичной офертой.

\*\* MAN может это.



## ОСОБО КРУПНЫЙ РАЗМЕР

БЕЛАЗ, ДЛЯ КОТОРОГО ОСНОВНЫМ РЫНКОМ СБЫТА ВСЕГДА БЫЛА РОССИЯ, ПРИСПОСОБИЛСЯ К ИЗМЕНИВШЕМУСЯ КУРСУ РУБЛЯ. В ИЮЛЕ БЕЛОРУСЫ ПРЕДСТАВИЛИ НОВЫЕ МОДЕЛИ КАРЬЕРНЫХ САМОСВАЛОВ, А БЛИЖАЙШАЯ ИХ ЦЕЛЬ — ЗАПУСТИТЬ В СЕРИЮ САМЫЙ БОЛЬШОЙ АВТОМОБИЛЬ НА ПЛАНЕТЕ С АВТОПИЛОТОМ. КОРРЕСПОНДЕНТ РБК+ **РОМАН ФАРБОТКО** СЪЕЗДИЛ В ЖОДИНО, ЧТОБЫ ПОСМОТРЕТЬ, КАК ПРОИЗВОДЯТ САМОСВАЛЫ РАЗМЕРОМ С ЗАГОРОДНЫЙ КОТТЕДЖ.



ФОТО: Роман Фарботко для РБК

### САМЫЙ БОЛЬШОЙ «БЕЛАЗ» В ЦИФРАХ

**450 т** груза может перевозить «БелАЗ-7571»

**157,5 куб. м** — объем кузова самосвала

**810 т** — максимальная полная масса модели

**\$100 тыс.** — стоимость одного колеса

**63 дюйма** — диаметр колесных дисков «БелАЗа»

**4663 л.с.** выдают два мотора самосвала

**19,8 м** требуется самосвалу для разворота

**64 км/ч** — максимальная скорость грузовика

Оказывается, о существовании Жодино знают не все современные навигаторы. А зря: в небольшом городе в Минской области с населением 64 тыс. человек расположен БелАЗ — один из последних китов белорусской экономики. Впрочем, чтобы найти завод, навигатор и не нужен: вся улица вдоль территории предприятия по обе стороны плотно заставлена немецкими иномарками. «Вы случайно не промышленный турист?» — предположил охранник на проходной и тут же переключился на другого подзрительного прохожего. Без дела в рабочее время, как и тридцать лет назад, здесь гулять не принято.

Промышленный туризм — это белорусское ноу-хау. При недостатке культурно-исторических мест в сопредельном государстве предлагают за символическую плату посетить с экскурсией ключевые предприятия. «У нас все выделенные под экскурсии даты расписаны на два месяца вперед», — рассказывает представитель БелАЗа Елена Дворниченко.

В музее завода с самой широкой стены шурится президент страны Александр Лукашенко. На заводе признаются, что лидер республики навещает сюда нечасто, но каждый его приезд помнят досконально. В центре аккуратно закреплена галерея снимков с презентации самого большого самосвала в мире, который поднимает до 450 т. Лукашенко тогда лично провел тест-драйв новинки. Справа — фоторепортаж с делового визита в 2007 году тогдашнего главы Венесуэлы Уго Чавеса.

Самый большой «БелАЗ», который по габаритам больше похож на АЗС, едет по территории завода так, будто весит всего пару тонн. Он не проминает асфальт и не издает величественных звуков. Весь секрет — в специальном дорожном покрытии: его здесь укладывают в несколько слоев, чтобы после одного такого проезда не оказалось провалов. На случай кризиса у БелАЗа тоже есть страховочное покрытие — государство.

«Поддержка государства была, есть и будет», — поясняет заместитель начальника коммерческого отдела БелАЗа Алексей Грачев. — Потому что предприятие государственное, да и менеджмент у нас сугубо белорусский». По словам Грачева, БелАЗ стабильно работает без государственных субсидий. Куда важнее поддержка в стимулировании экспорта, что позволяет предлагать потребителям разнообразные условия финансирования закупок. Без иностранных рынков БелАЗу не выжить: предприятие с первого дня своего существования ориентировано исключительно на экспорт.

«Мы исторически всегда были ориентированы на экспорт, потому что в Беларуси полезных ископаемых, которые добываются открытым способом, не так много», — объясняет Алексей Грачев, подчеркивая, что основным рынком сбыта для БелАЗа всегда была Россия. Резкую девальвацию рубля здесь почувствовали так, будто жодинский завод — это российское предприятие. «Сейчас ситуация складывается для нас благоприятно,

портфели заказов увеличиваются, хотя определенные сложности есть всегда», — резюмирует заместитель начальника коммерческого отдела.

### САМОСВАЛ-КОНСТРУКТОР

Территория завода по размерам сопоставима со спальными кварталами Жодино — за день пешком обойти все объекты, включая испытательный полигон, невозможно. Внезапно из-за угла выезжает 90-тонник и направляется в сторону нашего «Икаруса». На фоне этого не самого большого самосвала автобус выглядит игрушечным. Даже цеха, где собирают «БелАЗы», кажутся не такими уж и большими рядом с грузовиками.

На территории в несколько гектаров у цеха сборки аккуратно припаркованы уже произведенные модели. «Эти самосвалы ждут, пока их покупатели произведут оплату. Мы не работаем про запас — каждый автомобиль собран исключительно по предварительному заказу», — объясняет Елена Дворниченко.

В лучшие докризисные годы завод производил по пять-шесть самосвалов в день. Сейчас с конвейера Жодино сходит в среднем по два самосвала в сутки, но ресурсы для того, чтобы вернуться на докризисные показатели, у предприятия уже есть. Во всяком случае, БелАЗ осваивает новые рынки, чтобы не зависеть от ситуации в российской экономике. В ближайшей перспективе белорусы надеются организовать поставки в страны Латинской Америки и Африки.

Главный козырь белорусов — малое число прямых конкурентов. На мировом рынке работают всего семь компаний, которые производят большие самосвалы. Самые крупные помимо БелАЗа — американская Caterpillar и японские Komatsu и Hitachi. При этом по цене белорусские модели всегда были самыми доступными и ремонтнопригодными в мире. Впрочем, цены на продукцию завод держит в строжайшей секретности. Речь, очевидно, идет о миллионах долларов за самые мощные и тяжелые самосвалы, но заместитель начальника коммерческого отдела объясняет, что ценовая политика формируется с учетом региональных особенностей. «Цены мы показываем только нашим дилерам и исключительно по письменному запросу. Мы хотим видеть, для кого предполагается закупка техники и в какой регион. Поставка «БелАЗов» включает в себя множество факторов от разборки и погрузки техники у нас на заводе до сборки, наладки и ввода в эксплуатацию непосредственно у потребителя, что не может не влиять на конечную цену», — уточняет Алексей Грачев.

БелАЗ, впрочем, далеко не полностью белорусский. В первую очередь речь идет о моторах. Дело в том, что БелАЗ вынужден подстраиваться под клиентов. Например, белорусы недавно выпустили карьерный самосвал с двигателем Scania, который в настоящее время эксплуатируется в Европе, а в России техника работает как с двигателями импортного производства, так и с моторами Ярославского



завода, которые традиционно пользуются спросом.

Цены на белорусские самосвалы зависят еще и от условий доставки. На большие расстояния «БелАЗы» едут своим ходом не могут — их перемещение по дорогам общего пользования запрещено. Поэтому сразу после сборки и обкатки модели снова разбирают и грузят, чаще всего на железнодорожные платформы. Но все зависит от географии клиента — самосвалы часто отправляют и при помощи грузовых самолетов.

«Разборка самосвала происходит на заводе — для этого есть специальный цех, — рассказывает начальник бюро компоновки Александр Насковец. — В течение одного дня разобрать можно любую машину. Сборка перед последующей отправкой — это обязательное условие. Собирают «БелАЗы» для того, чтобы обкатать машину. Мы должны выявить все «детские болезни» самосвала, прежде чем передать его покупателю. На месте машину собирают дилеры — мы проводим для них централизованное обучение».

**ГДЕ У НЕГО КНОПКА**

В июле на российской выставке «Иннопром» состоялась презентация двух новых белорусских самосвалов грузоподъемностью 45 и 90 т. В линейке по-прежнему есть модели на 30, 43 и 60 т, но о тренде в сторону уменьшения грузоподъемности белорусы не говорят. Несмотря на то что более компактные машины проще транспортировать, в хозяйстве они обходятся значительно дороже, чем «БелАЗы» на 240, 360 и 450 т.

«Использовать многотонные грузовики всегда экономически целесообразнее. Те предприятия, которые могут перейти на такие самосвалы, делают это для того, чтобы увеличить производительность и при этом сократить издержки. Но не всегда можно пе-

рейти на большую грузоподъемность в силу особенностей карьеров. У нас есть много потребителей, которые эксплуатируют технику малой грузоподъемности — от 30 до 55 т. Мы уделяем большое внимание всем потребителям, вне зависимости от парка эксплуатируемых самосвалов и их грузоподъемности», — объясняет Алексей Грачев.

Скоро по территории завода будут ездить грузовики с автопилотом. Прототип такого самосвала в Жодино уже выпустили: тестовый грузовик грузоподъемностью 130 т наматывает круги между цехами, а вскоре проект планируют отправить в серийное производство. Причем комплекс электроники можно установить на любую модель из линейки БелАЗа — даже на самый большой самосвал грузоподъемностью 450 т.

Огромным самосвалом управляют с пульта. Он, как игрушечная машинка, послушно выполняет все команды и при этом, по заверению производителя, остается безопасным. Но с этого года «БелАЗам» даже пульт не нужен: многотонный самосвал сам доезжает до места загрузки, после чего следует к разгрузке. В перспективе беспилотники планируют соединить в единую систему, которой сможет управлять один оператор — он будет только кликать на карту, а все остальное самосвалы будут выполнять самостоятельно.

По мнению Александра Насковца, беспилотники в карьерах на текущий момент нужнее, чем на дорогах общего пользования: «Связано это с тем, что работа в карьерах тяжелая. Она очень опасна для здоровья. Вторая причина — нехватка по всему миру водителей».

Но и без автопилота у современного самосвала есть системы, которые облегчают управление. Например, система кругового видеонаблюдения и лидары. Последние помогают

определить препятствия вне зоны видимости. Кроме того, разрабатываются системы, которые могут предупреждать поломки, потому что простой машины в хозяйстве — это колоссальные денежные потери. Например, часовая пауза в карьере на Урале обходится примерно в 80 тыс. руб. Но еще большие затраты несут хозяйства в случае порезов шин.

Сто тысяч долларов — столько стоит колесо для самого большого «БелАЗа» (450 т). А всего для одного грузовика требуется сразу восемь таких шин. Это значит, что только за резину заказчики платят сумму, сопоставимую с семью кроссоверами Tesla Model X или с четырьмя трехкомнатными квартирами в Москве.

На большинстве моделей линейки устанавливают белорусские шины производства Бобруйского завода. Такие колеса дешевле, ими можно комплектовать машины грузоподъемностью до 220 т, а вот машины грузоподъемностью 360 и 450 т оснащают только импортной резиной Bridgestone или Michelin. «На 450-тонник мы бы установили и еще большие колеса, но проблема в том, что таких уже не производят — они не помещаются на железнодорожную платформу», — сетует Насковец.

Руководство предприятия неохотно проводит параллели с российскими автомобильными заводами. В Жодино прекрасно понимают, что до тех пор, пока предприятие остается государственным, здесь не будет ни массовых сокращений, ни четырехдневной рабочей недели, ни корпоративных отпусков. На заводе привыкли беззаботно гордиться своей работой: предыдущему руководителю БелАЗа Павлу Мариеву президент присвоил звание Героя Беларуси. Последним героем страны стала биатлонистка, олимпийская чемпионка Дарья Домрачева.

**ЧТО ВЫПУСКАЕТ БЕЛАЗ**

Модель	Грузоподъемность, т	Мощность, л.с.
7540	30	360-424
7544	45	609
7547	42-45	500-609
7555	55-60	709-768
7557/7558	90	1064
7513	110-130	1217-1623
7517	160	1903-2027
7518	180	2027
7530	180-220	2332
7531	240	2534
7560	360	3549-3807
7571	450	4663



**GAZель Next**

за **333 ₺\*** в день

2016 **АВТОМОБИЛЬ ГОДА** **ВТБ24** Больше преимуществ

**Гарантированная стоимость обратного выкупа**



2-DIN магнитола, электропривод зеркал и стеклоподъемников, комфортный салон в базовой комплектации



270° — угол открывания задних дверей, обивки стен и настил пола в базовой комплектации



Новый удобный механизм переключения передач, новая КПП 330 Н.М



8 лет гарантии от сквозной коррозии без ограничения пробега — оцинкованный кузов

8 800 700 0 747 [www.azgaz.ru](http://www.azgaz.ru)



\* Указанная сумма ежемесячного платежа действительна при покупке автомобиля ГАЗ-А31R23-20 1 стоимостью 1140 тыс. рублей в кредит по программе ПАО «ВТБ24» «Buy-back» с одновременным действием фирменной кредитной программы «ГАЗ» (скидка 57 тыс. рублей от стоимости автомобиля) и Государственной программы льготного автокредитования. Срок кредитования 36 месяцев, первоначальный взнос 41% (444 тыс. рублей), выкупная стоимость автомобиля составит 45% от стоимости автомобиля (487,35 тыс. рублей). Клиент оформляет с Дилером ГАЗ сертификат об обратном выкупе автомобиля по фиксированной выкупной стоимости при соблюдении условий эксплуатации автомобиля. Предложение действительно до 01.12.2016г., не является публичной офертой. Генеральная лицензия ВТБ24 ПАО, выданная Банком России №1623 от 29.10.2014 г. Реклама.





ОТЛИЧНЫЙ ОТ ДРУГИХ

Премия за trade-in<sup>1</sup>  
до 150 000 руб

## Volkswagen Transporter

Если этот 100%-й немец берётся за дело, то делает его на отлично. Выносливый и надёжный, он обладает самым большим грузовым отсеком в своём классе<sup>2</sup>. Полный привод с механической блокировкой дифференциала, электрический обогрев лобового стекла и догреватель дизельных моторов полностью адаптируют его к российской действительности. Его эталонная эргономика и новые возможности инфомедиасистемы обеспечивают высочайший комфорт, а базовое оснащение электронной системой поддержания курсовой устойчивости и автоматической системой послеаварийного торможения — безопасность водителя.

**Да, это не просто автомобиль. Это ваш незаменимый партнёр!**



Volkswagen Transporter —  
лучший фургон 2016 года



Коммерческие  
автомобили

Дополнительная информация — по телефону информационной линии Volkswagen 8-800-333-4441 и на сайте [www.volkswagen-commercial.ru](http://www.volkswagen-commercial.ru)

<sup>1</sup>Трейд-ин. При покупке нового автомобиля Volkswagen Caravelle, Multivan, Transporter у официального дилера в период с 01.01.2016 по 31.12.2016 года со сдачей прежнего автомобиля в зачёт стоимости предоставляется выгода в размере до 150 000 рублей.

Подробности у официальных дилеров. Предложение ограничено. <sup>2</sup>До 9,3 куб. м Реклама