

СПЕЦТЕХНИКА

И ТРАНСПОРТ

№7-8

АВГУСТ -
СЕНТЯБРЬ

13 ОКТЯБРЯ
2023 года

Открытие дилерского
центра FOTON
на Урале



ГРУЗОМОЛЛ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР



FOTON



SPEC-TECHNIKA.RU

ЭКСКАВАТОРЫ • АВТОКРАНЫ • ГУСЕНИЧНЫЕ КРАНЫ
 БАШЕННЫЕ КРАНЫ • БУЛЬДОЗЕРЫ • БУРОВЫЕ
 АГРОТЕХНИКА • ГОРНОДОБЫВАЮЩЕЕ ОБОРУДОВАНИЕ
 САМОСВАЛЫ • ГРЕЙФЕРНЫЕ ЭКСКАВАТОРЫ
 КОММУНАЛЬНАЯ ТЕХНИКА • ПОГРУЗЧИКИ • ПОДЪЕМНИКИ
 БЕТОНОСМЕСИТЕЛИ • АВТОБЕТОНОНАСОСЫ
 СТАЦИОНАРНЫЕ БЕТОНОНАСОСЫ

СПЕЦТЕХНИКА ZOOMLION

ДОСТУПНОСТЬ,
 НАДЕЖНОСТЬ,
 СЕРВИС!



ZOOMLION

Разработка и производство тяжелых высокотехнологичных машин
 в сфере строительной и сельскохозяйственной техники.

Email: info-rus@zoomlion.com

Тел.: +7 (343) 226- 41-11

WWW



www.zoomlionheavy.ru

Telegramm



@zoomlionheavy

Vkontakte



@zoomlionheavy

YouTube



@ZoomlionRussia

МАЯК
 ДЛЯ ТЕХ, КТО В ПУТИ

20
 ЯРКИХ
 ЛЕТ



Автолампы МАЯК

 www.automayak.com

 [public211779435](https://vk.com/public211779435)

 t.me/tmmayak



ВСЕ ЧЕТКО!

НОВАЯ СЕРИЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ ЛАМП
 ДЛЯ ТРАНСПОРТА **МАЯК ORIGINAL PRO**

СПЕЦНОВОСТИ

- Вопит модернизировал модели прицепной техники для аграриев
- 50 тягачей Faw j7 поставит технодом в рамках контракта с Fesco
- Для развития производства в России специализированного машиностроения необходима унификация ключевых компонентов и системная господдержка
- Производители строительно-дорожной и специализированной техники обсудят ключевые вопросы развития отрасли в Чувашской Республике
- Агрессивный импорт негативно влияет на развитие отечественного специализированного машиностроения
- ЧЗСА за короткий срок смог повысить уровень локализации своей продукции
- Российские производители полуприцепов увеличили отгрузки на внутренний рынок на 45%
- Ростех поставил в войска очередную партию БМП-3
- Новтрак выпустил универсальный обновленный прицеп-трал
- Политранс выпустил обновленные шторно-бортовые полуприцепы
- ГАЗ представит в Москве многофункциональную краноманипуляторную установку
- Сальсксельмаш выпустил новый погрузчик для малых тракторов
- Тонар представил обновленные изометрические полуприцепы с повышенным уровнем локализации
- ОАО «ЧМЗ» выпустило уникальный «вертолетный» кран
- Курганмашзавод представит на форуме «Армия-2023» свои перспективные разработки и серийные изделия
- ЧМЗ выпустил автокран с электрическим приводом

СПЕЦРЕЛИЗ

- 10 Экскаваторы ЧЕТРА на базе КРАНЭКС
- 17 Россия сохраняет высокую зависимость от импорта компонентов из-за разных условий производства по сравнению с зарубежными странами
- 18 Техника для добычи: точки роста и точки боли
- 24 Рынок полноприводных грузовых автомобилей
- 35 О чем говорят герои рынка дорожно-строительной техники в новые времена

ТЕМА НОМЕРА

- 12 ФОТОНстическое открытие дилерского центра в Свердловской области

ПРЕССРЕЛИЗ

- 16 «Валдай 8» - объявлен старт продаж
- 40 В Красноярске завод «Борус» при поддержке ФРП открыл новый цех по выпуску фронтальных погрузчиков и комплектующих к ним
- 48 «Вездеходер 2023» вновь соберёт самых активных участников индустрии

АНАЛИТИКА

- 30 Продажи новой дорожно-строительной и спецтехники в России за 2-й квартал и 1-е полугодие 2023/2022гг.

ПОСТРЕЛИЗ

- 43 Ключевой форум для отечественного строительно-дорожного и специализированного машиностроения прошел в Чувашской Республике
- 44 Современные ИТС решения необходимы для развития дорожной отрасли
- 46 В Москве прошла крупнейшая в России выставка коммерческих автомобилей Comtrans 2023



Адрес редакции; Адрес издателя:
620078, Свердловская обл., г. Екатеринбург,
ул. Коминтерна, д. 16, оф. 812а
Тел./факс: (343) 346-70-99
lider@media-l.ru
www.spec-technika.ru

Учредитель и издатель:
Е.Р. Хафизова

Главный редактор: Екатерина Хафизова
lider@media-l.ru

Корректор: У.А. Смирнова

Дизайнер: Георгий Мартыненко
liberty-studio@bk.ru

Специалисты отдела рекламы:
Денис Салахов, mb@media-l.ru
Оксана Розникова, dk@media-l.ru

Специалист по работе с выставочными компаниями:
Е.В. Рубщикова, lider@media-l.ru

Отпечатано: ООО «АртесПринт»
г. Екатеринбург, ул. Ухтомская, 45

Выход в свет: 03 октября 2023 года
Тираж: 10 000 экз.

Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ № ФС 77-68409 от 16 января 2017 года выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций

Периодичность выхода журнала: 7 раз в год

Цена свободная

Распространение: рассылка по Уральскому (в том числе ХМАО, ЯНАО), Приволжскому, Сибирскому, Центральному, Северо-Западному, Дальневосточному, и Южному федеральным округам.

При перепечатках ссылка на журнал «Спецтехника и транспорт» обязательна. Рекламуемые товары подлежат обязательной сертификации. Редакция не несет ответственности за содержание рекламных материалов.

Редакция может не разделять точки зрения авторов публикуемых материалов, не обязана вступать в переписку и предоставлять справочную информацию.

**«СПЕЦТЕХНИКА И ТРАНСПОРТ»
WWW.SPEC-TECHNIKA.RU - ЭТО:**

- успешная работа на информационном рынке более 20 лет
- 50 000 подписчиков на электронную версию журнала
- участие более чем в 50 лучших профильных выставках России и СНГ

Оператор специализированных
выставок
и мероприятий

Учредитель информационного портала
и издатель журнала
«Спецтехника и транспорт»

Организатор ежегодного городского праздника
«День строителя» в составе рабочей группы
Свердловской области



ВОНУМ МОДЕРНИЗИРОВАЛ МОДЕЛИ ПРИЦЕПНОЙ ТЕХНИКИ ДЛЯ АГРАРИЕВ



Компания BONUM (входит в Ассоциацию «Росспецмаш») модернизировала ряд моделей прицепной техники, предназначенной для сельского хозяйства. Обновление коснулось трёхосного бункера-перегрузчика 40 м3 и бортового зерновоза 46 м3.

Завод пока не раскрывает всех деталей, но известно, что изменения были направлены на повышение производительности, надежности, удобства работы и обслуживания техники.

Многие изменения в конструкции возникли из пожеланий и потребностей эксплуатантов. В частности, модели оборудованы весовыми системами и датчиками контроля показателей, разработанными IT компаниями партнерами завода.

В комплектацию бункера-перегрузчика 40 м3 входит, в частности, высокопроизводительный шнек с регулировкой направления потока, соединительная арматура тормозной системы, прицепное устройство или шар по выбору, два противооткатных упора, опорное устройство с ручным приводом на дышло.

Выгрузная система работает от вала отбора мощности трактора с частотой вращения 540/1000 об/мин

Завод BONUM производит полуприцепы и спецтехнику различного назначения: шторные, шторно-бортовые полуприцепы, контейнеровозы, полуприцепы-цистерны, зерновозы и спецтехнику для сельского хозяйства.

50 ТЯГАЧЕЙ FAW J7 ПОСТАВИТ ТЕХНОДОМ В РАМКАХ КОНТРАКТА С FESCO

Седельными тягачами FAW J7 пополнился в сентябре этого года автопарк

FESCO — одной из крупнейших транспортно-логистических компаний России. Контракт с дилером китайского бренда — компанией ТЕХНОДОМ предусматривает поставку 50 единиц.

С площадки компании ТЕХНОДОМ в Апрелевке (Московская обл.) к своему владельцу — Транспортной группе FESCO — отправились четыре десятка тягачей FAW J7. Всего в рамках контракта, подписанного обеими сторонами в начале августа, будет поставлено 50 седельных тягачей серии J7 с колесной формулой 4х2.

Седельные тягачи FAW J7 — новинка в индустрии грузовых автомобилей китайского производства. Надежность, безопасность, экономичный расход

топлива и комфорт — характеристики, выделяющие модель J7 среди конкурентов. 6-цилиндровый двигатель CA6DM3-50E52 класса экологичности «Евро-5» развивает мощность 550 л.с. (407 кВт) и достигает крутящего момента 2 300 Нм, превосходя таким образом аналоги известных мировых брендов. Наряду с этим двигатель отличается надежностью и износоустойчивостью — его ресурс не ограничивается пробегом 1,5 млн км.

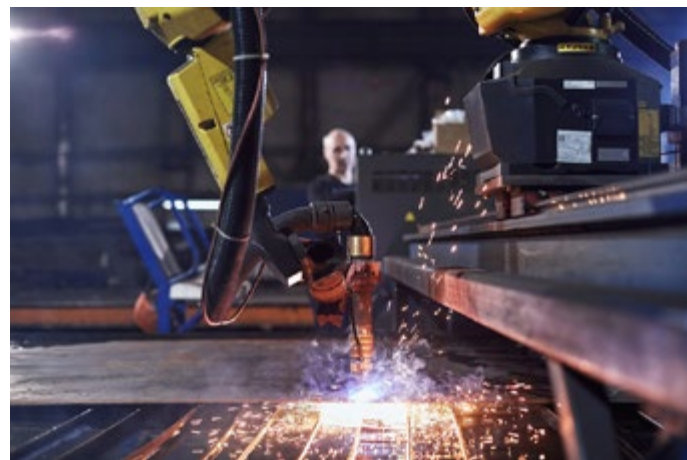
Управление тягачами FAW J7 облегчено благодаря EBS + ESC, а также таким системам, как FCW (предупреждение об опасности лобового столкновения) и LDW (контроль движения в полосе). Пакет безопасности на дороге дополняют три камеры кругового обзора.

Водители нового FAW J7 оценят наличие в базовой комплектации ретардера, системы контроля давления и температуры в шинах, климат-контроля, мультимедийной системы с ЖК-экраном, а также комфорт в просторной кабине, обеспечиваемый регулируемым водительским сиденьем с пневматической подвеской и функциями подогрева и вентиляции, наличием удобного отсека для хранения вещей, двумя полноценными спальными местами. Кабина хорошо звукоизолирована и защищена от вибраций.

За несколько месяцев присутствия на российском рынке седельные тягачи FAW J7 уже получили высокие оценки как от водителей-дальнoboйщиков, так и от владельцев грузовых автопарков.

«В рамках концепции развития мы успешно продолжаем реализовывать стратегию роста, предусматривающую не только развитие филиальной сети, но и увеличение собственного парка надежных полуприцепов и современных экономичных тягачей. Сотрудничество с ТЕХНОДОМ позволит нам продолжать развивать это направление максимально эффективно», — отметил Евгений Южаков, генеральный директор компании «ФЕСКО Транс», которая отвечает в FESCO за автоперевозки.

ДЛЯ РАЗВИТИЯ ПРОИЗВОДСТВА В РОССИИ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ НЕОБХОДИМА УНИФИКАЦИЯ КЛЮЧЕВЫХ КОМПОНЕНТОВ И СИСТЕМНАЯ ГОСПОДДЕРЖКА



Такое мнение высказали участники круглого стола «Повышение унификации ключевых компонентов к специализированной технике», который организовала Ассоциация «Росспецмаш» в Новочебоксарске.

Участниками мероприятия стали руководители и представители Минпромторга России, Ассоциации «Росспецмаш», заводов по производству комплектующих и специализированной техники, Агентства по технологическому развитию, ФГУП НАМИ.

В своем приветственном слове генеральный директор АО «Ногинский завод топливной аппаратуры» Алексей Барбалат отметил важность организации

диалога между производителями и потребителями компонентов, отраслевой ассоциацией и профильными органами государственной власти.

По словам директора Департамента сельскохозяйственного, пищевого и строительно-дорожного машиностроения Минпромторга России Марии Елкиной, локализация компонентной базы — одно из самых актуальных направлений развития отечественного машиностроения. Необходимо добиться того, чтобы все ключевые компоненты производились в России. Министерство реализует целый комплекс мер, направленных на поддержку отрасли, в том числе программы поддержки спроса, субсидирование затрат на НИОКР, субсидирование затрат на реинжиниринг и действующие программы ФРП. Особое внимание сейчас уделяется вопросу унификации компонентов и разработке государственных стандартов.

Заместитель директора Ассоциации «Росспецмаш» Вячеслав Пронин призвал реализовывать системный и всесторонний подход к решению задачи по увеличению производства и локализации в России комплектующих. Наряду с унификацией производителям комплектующих необходимо предоставить все льготы, которые действуют в отношении IT-компаний.

Спикер рассказал о работе организованных Ассоциацией «Росспецмаш» рабочих групп производителей специализированной техники, которые вырабатывают единый подход к унификации компонентов по различным видам техники.

Выступающие в ходе круглого стола производители комплектующих согласились с предлагаемым подходом к развитию отрасли. Также машиностроители указали на необходимость обязательной сертификации комплектующих с созданием для этого актуальной нормативно-правовой базы и инфраструктуры.

Представители институтов развития рассказали о действующих мерах государственной поддержки и о планах по разработке специальных отраслевых программах, которые будут реализовываться в интересах специализированного машиностроения.

Круглый стол состоялся в рамках насыщенной деловой программы, организованной Минпромторгом России, Минтрансом России и Ассоциацией «Росспецмаш» на выставке строительно-дорожной и специализированной техники.

ПРОИЗВОДИТЕЛИ СТРОИТЕЛЬНО-ДОРОЖНОЙ И СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЙ ТЕХНИКИ ОБСУДЯТ КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ В ЧУВАШСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ

Обсуждение пройдет в рамках организованной Минпромторгом России, Минтрансом России и Ассоциацией «Росспецмаш» деловой программы выставки «СТРОЙДОРЭКСПО 2023», которая стартовала 14 сентября в г. Новочебоксарске.

Ключевым мероприятием станет Форум строительно-дорожного и специализированного машиностроения. В мероприятии примут участие руководители и представители Минпромторга России, Минтранса России, Ассоциации «Росспецмаш», Росавтодора, ГК Автодор, РОСАСФАЛТа, НАИК, Союздорстрой, производители техники и оборудования, подрядные и субподрядные организации, представители ОЛА, ФРП, АТР, Росстандарта, ЕЭК, АО «Электронный паспорт», НАМИ.

Эксперты обсудят состояние и перспективы развития рынка и производства строительно-дорожной и специализированной техники в России, меры по снижению зависимости строительных организаций от импорта техники и технологий, основные результаты опытной эксплуатации и штатного применения российской техники при выполнении Национальных проектов, цифровое развитие отрасли, возможности технического регулирования по обеспечению добросовестной конкуренции и прозрачности рынка спецтехники, обеспечение достоверного и оперативного мониторинга рынка специализированной техники, практику реализации перспективных проектов по производству



строительно-дорожной техники и компонентов в рамках ФРП, ключевые меры поддержки предприятий СДМ и направления регулирования рынка техники.

По словам директора Ассоциации «Росспецмаш» Аллы Елизаровой, несмотря на вызовы, с которыми столкнулась отрасль, российские заводы продолжают развивать производство, выпускать новые модели техники, инвестировать в масштабные проекты и инновационные разработки. Однако отечественные игроки рынка находятся в неравных условиях конкуренции с иностранными компаниями. Форум — это авторитетная площадка для формирования консолидированных предложений в интересах дальнейшего динамичного развития отрасли. Мероприятие позволяет организовать детальное и всестороннее обсуждение самых актуальных вопросов с участием широкого круга экспертов.

Форум состоится 15 сентября 2023 года в Новочебоксарске. Начало в 13.00.

Кроме того, Ассоциация «Росспецмаш» является соорганизатором еще ряда важных мероприятий деловой программы, запланированных на 14 и 15 сентября. Среди них круглые столы «Развитие производства и рынка асфальтобетонных заводов в Российской Федерации» (14 сентября), «Повышение унификации ключевых компонентов к специализированной технике» (14 сентября), «Перспективы развития онлайн рынка строительно-дорожной техники» (15 сентября).

АГРЕССИВНЫЙ ИМПОРТ НЕГАТИВНО ВЛИЯЕТ НА РАЗВИТИЕ ОТЕЧЕСТВЕННОГО СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ

Заседание Совета директоров Ассоциации «Росспецмаш» прошло в Москве 12 сентября 2023 года. В мероприятии приняли участие руководители заводов по производству сельскохозяйственной, строительно-дорожной, прицепной техники, пищевого оборудования и комплектующих, руководство и сотрудники аппарата Ассоциации «Росспецмаш».

Эксперты отметили, что ситуация в отраслях специализированного машиностроения складывается разная. Наибольший рост демонстрируют производители прицепной техники, растет отрасль пищевого машиностроения, небольшое увеличение выпуска продукции показывают компании строительно-дорожного машиностроения.

В это же время падение выпуска и отгрузок техники фиксируют производители сельхозтехники. Это происходит по причине заведомо низких цен на сельхозпродукцию и снижающихся доходов аграриев. К тому же, в 2023 году было в 4 раза — до 2 млрд руб. сокращено финансирование Программы 1432,



из неё исключили самоходную технику. Подавляющее большинство машиностроителей сообщают, что сталкиваются с проблемой опережающего роста импорта, который носит агрессивный характер за счет низких цен на уровне себестоимости или даже ниже её. Всесторонняя поддержка иностранных компаний позволяет им без финансовых потерь вести такую ценовую политику, увеличивая свое присутствие на российском рынке. Это уже негативно сказывается на темпах выпуска продукции отечественного специализированного машиностроения, особенно в направлении производства строительно-дорожной техники.

Необходимо уже сейчас выработать шаги по выравниванию условий конкуренции между российскими и иностранными компаниями, разработать дополнительные механизмы защиты внутреннего рынка. Ведь отечественные заводы направляют большие инвестиции на реализацию масштабных проектов, выпускают новые модели техники, создают рабочие места. Мощности предприятий недогружены, а имеющиеся у них технические и технологические возможности позволяют существенно нарастить выпуск продукции.

Члены Совета директоров также обсудили работу комитетов Ассоциации, конкретные меры господдержки, которые действуют в отраслях, внесли свои предложения по совершенствованию этих программ. Руководство Ассоциации «Росспецмаш» проинформировало участников мероприятия о планируемых форумах, об участии в выставках и деловых миссиях.

В конце заседания Совет директоров рассмотрел вопрос о вступлении в ряды Ассоциации 6 компаний ООО «Уральский завод дорожных машин», ООО «Ставропольский завод автоприцепов», ООО «ЮгАвтоТрейлер», ООО «Оружейные мастерские», АО «Брянский автомобильный завод», ООО «Новотекс Системс».

Все заявки были одобрены: 5 заводов получили статус «кандидаты на вступление» и рекомендованы к вынесению на голосование Общего собрания Ассоциации, 1 компания принята в ассоциированные члены.

ЧЗСА ЗА КОРОТКИЙ СРОК СМОГ ПОВЫСИТЬ УРОВЕНЬ ЛОКАЛИЗАЦИИ СВОЕЙ ПРОДУКЦИИ

Об этом акционер ООО «ЧЗСА» (входит в Ассоциацию «Росспецмаш») Григорий Болотин на съезде для ключевых партнеров компании в г. Горно-Алтайск.

В мероприятии приняли участие более 10 руководителей дилерских центров, региональные потребители комплектующих и техники СИЛАНТ с широкой географией: от Кургана до Минска.

Григорий Болотин отметил, что благодаря поддержке и тесному сотрудничеству с дилерами и крупнейшими клиентами предприятию удалось в короткие сроки пересмотреть комплектацию всей линейки техники и значительно повысить уровень локализации. «В дальнейшем мы будем фокусироваться на



двух ключевых аспектах – качестве техники и послепродажному обслуживанию, в том числе с помощью ИТ-инструментов. Масштабирование товаропроводящей сети – это задача на ближайшие 2 года и сейчас мы выстраиваем ключевые опорные точки, на которых товаропроводящая сеть сможет стабильно расти, соблюдая интересы не только конечных пользователей техники, но и нашей сбытовой и сервисной сети».

Весьма полезной оказалась и обратная связь. Участники съезда обозначали пути повышения эффективности сотрудничества, вносили деловые предложения, которые помогут товаропроводящей цепочке развиваться динамичнее. А обмен мнениями в форме «вопрос-ответ» помог разрешить немало текущих рабочих вопросов.

Отмечено, что лидером по количеству поставщиков «ЧЗСА» стал Уральский федеральный округ. В ЦФО «ЧЗСА» ведет партнерство с 5 новыми дилерскими сетями.

РОССИЙСКИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ ПОЛУПРИЦЕПОВ УВЕЛИЧИЛИ ОТГРУЗКИ НА ВНУТРЕННИЙ РЫНОК НА 45%



По данным портала «Росспецмаш-Стат» (объединяет данные компаний, которые выпускают 70% от всего объема производимых в РФ полуприцепов), производство российских полуприцепов (используются с грузовиками-тягачами для перевозки различных типов грузов) за 7 мес. 2023 года выросло на 34%, до 11,5 тыс. ед.

При этом отгрузки полуприцепов на внутренний рынок показали еще больший рост – 45% и составили 11,4 тыс. ед.

В количественном выражении за рассматриваемый период отгрузки нефтевозов выросли в 2,7 раза, до 235 шт., рефрижераторов – в 2,3 раза, до 166 шт., зерновозов – в 2,1 раза, до 769 шт., бензовозов – на 95%, до 580 шт., трапов – на 93%, до 1,2 тыс. шт., тентованных полуприцепов – на 75%, до 2,14 тыс. шт., контейнеровозов – на 60%, до 1,8 тыс. шт., изотермических полуприцепов – на 60%, до 460 шт., самосвалов полуприцепов – на 32%, до 1,53 тыс. шт., битумовозов – на 30%, до 465 шт., нетентованных полуприцепов – на 2,4%, до 1,17 тыс. шт.

Отгрузки сортиментовозов сократились на 63%, до 177 шт. в связи с серьезным снижением лесозаготовки, повлекшим за собой падение спроса на данную технику.

Доля отечественных производителей полуприцепов на внутреннем рынке России составляет 78%. Российские машиностроители уже сегодня готовы полностью обеспечить имеющиеся потребности потребителей этой техники. Заводы обладают всеми необходимыми компетенциями и мощностями для того, чтобы на 100% заместить иностранную продукцию.

Несмотря на положительную динамику и достигнутые результаты, производители из России отмечают ряд проблем, с которыми сталкивается отрасль. Среди них высокие цены на металл, растущие затраты на энергоресурсы и нефтепродукты, дорогие кредиты.

Кроме того, фиксируются случаи агрессивного импорта со стороны иностранных компаний, которые приходят на российский рынок вместо ушедших брендов из недружественных стран. В дальнейшем, если не принять новых мер по защите внутреннего рынка, зарубежные компании за счет демпинговых цен могут потеснить на нем отечественных игроков.

Для развития отрасли следует и дальше поддерживать потребителей и производителей через субсидирование спроса на продукцию отечественных компаний, продолжить реализацию политики по выравниванию условий конкуренции с иностранными компаниями.

Ассоциация «Росспецмаш» считает, что нужно предусмотреть механизм предоставления производителям субсидий в виде грантов на развитие новых технологий, компетенций в области выпуска комплектующих для полуприцепов с объемом финансирования из федерального бюджета в 2023-2026 гг. в размере не менее 10 млрд руб. ежегодно.

Необходимо распространить льготы для компаний IT-отрасли на производителей специализированной техники, в том числе и полуприцепов, а также комплектующих к ней. Это позволит направить дополнительные инвестиции на развитие техники и компонентов.

РОСТЕХ ПОСТАВИЛ В ВОЙСКА ОЧЕРЕДНУЮ ПАРТИЮ БМП-3



ПАО «Курганмашзавод» (входит в холдинг «Высокоточные комплексы» Госкорпорации Ростех) отправил Минобороны РФ очередную партию новых боевых машин пехоты БМП-3, а также БМП-3 после капитального ремонта.

За восемь месяцев текущего года Курганмашзавод, включая волгоградскую площадку, уже превысил годовой объем 2022-го по выпуску боевых машин на 120 %.

В комплектацию каждой единицы БМП-3 в обязательном порядке входят комплекты дополнительной защиты (КДЗ) – это решетки и бронезкраны. Сегодня их производится в 30 раз больше, чем в прошлом году. Кроме комплектации серийных машин, КДЗ поставляется в рамках ГОЗ головному заказчику как отдельное изделие.

Готовую продукцию специального назначения Курганмашзавод отгружает ежесменно.

«Чтобы исполнение ГОЗ велось ритмично, выстраиваем четкие кооперационные связи с поставщиками комплектующих, проводим техническое перевооружение производства, совершенствуем управленческую структуру, набираем персонал, – говорит исполнительный директор ПАО «Курганмашзавод»

Игорь Гиске. – Конструкторы, технологи, снабженцы, контролеры, производственники, военпреды, – все, не жалея сил, работают на общий результат, на победу».

НОВТРАК ВЫПУСТИЛ УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ОБНОВЛЕННЫЙ ПРИЦЕП-ТРАЛ



Компания Meusburger Новтрак (входит в Ассоциацию «Росспецмаш») выпустила четырехосный прицеп-трал МАР-448 с колесными нишами. Модель предназначена для транспортировки харвестеров и форвардеров и уже успешно осуществляет перевозку лесозаготовительной техники.

Преимущество такого решения состоит в том, что подобный прицеп-трал можно эксплуатировать как с самосвалом-одиночкой, так и с сортиментовозом. В результате, использование данной модели позволяет перевозчику экономить и не задействовать лишнюю технику на рабочих площадках.

При погрузочной высоте в 660 мм прицеп-трал способен перевозить колесную технику через большинство мостовых перекрытий. Модель оборудована 12-тонными осевыми агрегатами с рессорной подвеской.

В комплектации предусмотрены механические аппарели для обеспечения самостоятельного заезда техники.

ПОЛИТРАНС ВЫПУСТИЛ ОБНОВЛЕННЫЕ ШТОРНО-БОРТОВЫЕ ПОЛУПРИЦЕПЫ

Завод «Политранс» (входит в Ассоциацию «Росспецмаш») выпустил партию обновленных моделей шторно-бортовых полуприцепов. Они выполнены по классической для тентованных полуприцепов схеме – длина 13,6 м., пневматическая подвеска, 3 оси.

Снаряженная масса составляет всего 8500 кг, а грузоподъемность достигает 32000 кг. Ошиновка полуприцепа односкатная шинами 385/65 R22.5.

В стандартную комплектацию входят опорное устройство и противооткатные упоры, алюминиевые борты и передний щит, а также 2 инструментальных ящика и корзина для запасных колес.

Кроме этого, полуприцеп оснащен манометром для контроля осевых нагрузок. За безопасность груза при перевозке отвечают 13 пар увязочных петель внутри платформы. Объем грузового отсека составляет 86 м. куб. Настил – транспортная фанера.



Этот полуприцеп хорошо подойдет для перевозки грузов как по магистральным дорогам, так и по бездорожью.

ГАЗ ПРЕДСТАВИТ В МОСКВЕ МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНУЮ КРАНОМАНИПУЛЯТОРНУЮ УСТАНОВКУ



АО «Галичский автокрановый завод» (входит в Ассоциацию «Росспецмаш») представит в Москве многофункциональную краноманипуляторную установку КМУ-150 «Галичанин» в комплектации кран-подъемник.

Техника разработана специально для строительной, сельскохозяйственной и энергетической отраслей. Одна машина может заменить сразу четыре: грузовик, кран, буровую машину и автогидроподъемник.

Подобная функциональность позволяет выполнять широкий спектр задач: грузоподъемные работы, установку ограждений, заборов, шумовых экранов, винтовых свай для дорожных знаков, проведение электротехнических работ, а также доставку к месту монтажа устанавливаемых металлоконструкций в бортовой платформе крана-манипулятора, что серьезно экономит не только время, но и смету выполнения всего комплекса работ.

При проектировании КМУ-150 специалисты Галичского автокранового завода выполнили все требования российских стандартов в соответствии с ГОСТ 34443-2018. А это значит, что машина оснащена 12-ю обязательными устройствами безопасности, которые должны быть включены в конструкцию современного автогидроподъемника.

Кроме того, кран-манипулятор оборудован сертифицированной рабочей платформой грузоподъемностью 250 кг с высотой подъема до 22,0-24,0 м, механизмом поворота на $\pm 90^\circ$ и электроизоляцией до 1 000 В.

Также КМУ-150 внесен в «Реестр промышленной продукции, произведенной на территории Российской Федерации» (Минпромторг), что необходимо для подтверждения электронных процедур при закупке техники (Федеральный закон от 05.04.2013 № 44-ФЗ).

Многофункциональный КМУ-150 можно увидеть с 5 по 8 сентября в ЦВК «Экспонцентр».

САЛЬСКСЕЛЬМАШ ВЫПУСТИЛ НОВЫЙ ПОГРУЗЧИК ДЛЯ МАЛЫХ ТРАКТОРОВ

Завод «Сальсксельмаш» выпустил новый погрузчик TURS-600 для тракторов малой мощности. Модель расширяет линейку навесного оборудования компании для малых тракторов. Погрузчик во многом стал ответом на запросы потребителей компактного помощника для садоводческих и коммунальных хозяйств на базе трактора BELARUS-622. Новинка сохраняет небольшие размеры, так необходимые при работе в узких междурядьях садовых угодий,

а коммунальная машина на основе такой связи погрузчика и трактора показывает высокие результаты в стесненных городских условиях.

Благодаря грузоподъемности в 600 кг и высоте подъема 3,2 м трактор, оснащенный этим погрузчиком, превращается в универсальную машину, способную решать широкий спектр как сельскохозяйственных, так и коммунальных задач. Базовая комплектация, привычная по всей линейке погрузчиков TURS, включает в себя быстросъем погрузчика, еврорамку, уровень положения ковша и разгружающие тяги на задний мост. Опционально модель может быть оборудована джойстиковым управлением.



ТОНАР ПРЕДСТАВИЛ ОБНОВЛЕННЫЕ ИЗОМЕТРИЧЕСКИЕ ПОЛУПРИЦЕПЫ С ПОВЫШЕННЫМ УРОВНЕМ ЛОКАЛИЗАЦИИ



Компания «Тонар», которая входит в Ассоциацию «Росспецмаш», представила обновленные изометрические полуприцепы, способные перевозить больше груза.

Двухъярусные изотермические полуприцепы завод «Тонар» выпускал и ранее, но механизм системы второго яруса использовал импортного производства.

Завод представил двухъярусные полуприцепы: обновленный изотермический Тонар R3-13 и шторно-бортовой T4-16V с подъемной крышей. Механизм системы второго яруса на представленных моделях является собственной разработкой завода.

Наиболее очевидным преимуществом двухэтажных полуприцепов по сравнению с традиционными является их способность перевозить больше груза. Используя вертикальное пространство, эти полуприцепы могут перевозить груз на двух уровнях, эффективно удваивая грузоподъемность. Так, в двухъярусный шторно-бортовой полуприцеп Тонар T4-16V вмещается до 82 европалет, а в изотермический Тонар R3-13 – до 66 европалет.

ОАО «ЧМЗ» ВЫПУСТИЛО УНИКАЛЬНЫЙ «ВЕРТОЛЕТНЫЙ» КРАН

На ОАО «ЧМЗ» (входит в Ассоциацию «Росспецмаш») спроектировали и изготовили еще один уникальный автокран, адаптированный к транспортировке на внешней подвеске вертолета МИ-26. Крановая установка грузоподъемностью 16 тонн предназначена для выполнения ответственных монтажных работ на удаленных труднодоступных объектах, до которых невозможно добраться стандартным автокраном. Легкий и маневренный автокран Челябинец 16 тонн базируется на шасси КамАЗ с колесной формулой 4x4. Уникальность данной



модели заключается в ее адаптации к транспортировке на внешней подвеске вертолета МИ-26. Это стало возможным благодаря облегченной силовой конструкции и оптимальной компоновке агрегатов и узлов всей крановой установки.

Первую модель подобного сбалансированного автокрана Челябинский механический завод изготовил и отгрузил полгода назад. Выполняя данный заказ, специалисты предприятия учли все основные условия Заказчика – крупной нефтесервисной компании. Машина на двухосном шасси получилась маневренной и, в то же время, она обладает повышенной проходимостью.

«Благодаря профессиональной работе сотрудников инженерного центра завода модель характеризуется низкой массой и идеальной балансировкой в горизонтальном положении при транспортировке на внешней подвеске вертолета. Автокран разработан специально для его оперативной переброски на дальние расстояния в недоступной для наземного перегона местности», – рассказал главный конструктор ОАО «ЧМЗ» Андрей Сосновских.

Весной 2023 года Челябинский механический завод получил еще один заказ на изготовление «вертолетного» крана. Работая над данным проектом, специалисты завода внесли изменения в конструкцию крана, чтобы улучшить его эксплуатационные характеристики и обеспечить сохранность техники во время приземления. Как рассказали в отделе главного конструктора, бак с мочевинной перенесли ближе к передней оси шасси, обезопасили специальным ограждением датчик длины стрелы БСМ, дополнительно защитили стекла кабины от стропов и от ветровой нагрузки.

«В результате получился вездеходный автокран, который способен решать широкий спектр задач с минимальными эксплуатационными затратами. В комплектацию уже входят крепления для вертолетных строп и машина полностью готова для использования на труднодоступных объектах, например, на кустовых площадках на нефтедобывающих предприятиях», – прокомментировал заместитель главного конструктора по новой технике Андрей Савенков.

КУРГАНМАЗЗАВОД ПРЕДСТАВИТ НА ФОРУМЕ «АРМИЯ-2023» СВОИ ПЕРСПЕКТИВНЫЕ РАЗРАБОТКИ И СЕРИЙНЫЕ ИЗДЕЛИЯ

На международном военно-техническом форуме «Армия-2023», который пройдет с 14 по 20 августа в Подмосковье, ПАО «Курганмашзавод» представит широкую номенклатуру выпускаемой продукции в составе экспозиции холдинга «Высокоточные комплексы» Госкорпорации Ростех.

Среди натуральных образцов боевых машин посетители выставки смогут увидеть модернизированную 125-мм самоходную противотанковую пушку 2С25 и бронетранспортёр БТ-3Ф с управляемым вооружением «Корнет-Э». В виде точных моделей будут представлены боевые машины пехоты и десанта



– БМП-3М, БМД-4М, БТР-МДМ. Кроме того, «Высокоточные комплексы» покажут изделия других предприятий холдинга – оперативно-тактический ракетный комплекс «Искандер», сухопутный и корабельный «Панцирь», противоракетный комплекс «Хризантема-С». Впервые широкой общественности представляется модернизированная дистанционно-управляемая машина гуманитарного разминирования МГР4 – «Шмель», созданная на базе мини-погрузчика Ant-1000 в Коврове.

В то же время «Высокоточные комплексы» покажут широкий ряд изделий гражданского назначения. Так, экспозиция холдинга включает в себя вездеход ТМ-140 Курганмашзавода, погрузчики и тракторы марки «Ant» Ковровского электромеханического завода.

ЧМЗ ВЫПУСТИЛ АВТОКРАН С ЭЛЕКТРИЧЕСКИМ ПРИВОДОМ



Челябинский механический завод (входит в Ассоциацию «Росспецмаш») отгрузил заказчику в Кемерово автомобильный кран Челябинец серии ЭКО с электрическим приводом. Данная опция позволяет автокрану работать от электрической сети переменного тока 380В/50Гц, которая, как правило, имеется на любой строительной площадке. Автокран КС-55732 грузоподъемностью 25 тонн с длиной стрелы 33 метра будет эксплуатироваться на объектах одного из ведущих предприятий химической отрасли России, которое специализируется на производстве азотных удобрений.

Грузоподъемная техника с электроприводом пользуется стабильным спросом у заказчиков: за последние годы покупателям из Сибири и Дальнего Востока отгружено несколько единиц автомобильных кранов Челябинского механического завода, способных работать от электрической сети.

Спрос на грузоподъемную технику, работающую от «розетки», объясняется сразу несколькими причинами. Автокраны с электрическим приводом не выбрасывают в воздух никаких вредных веществ, т.е. не загрязняют окружающую среду. Краны с данной опцией можно использовать для широкого спектра разгрузочно-погрузочных действий внутри закрытых помещений с недостаточной вентиляцией (например, в цехе или на складе). Т.к. включенный электродвигатель обладает меньшим шумом, техника может эксплуатироваться в ночное время. Еще одно преимущество электропривода – снижение затрат на техническое обслуживание и расходные материалы: ресурс работы двигателя шасси увеличивается, заказчик экономит на дизельном топливе. В комплектацию техники с электроприводом крановых операций входит кабель длиной 25 метров для подключения крановщика к электросети.

Важно, что для работы автокрана от электродвигателя крановщику требуется выполнить всего несколько простых действий:

1. заглушить двигатель шасси;
2. отключить коробку отбора мощности;
3. в кабине крановщика выключить клавишу «Шасси/ЭД»;
4. подключить силовой кабель в сеть ~380В/50 Гц;
5. на пульте управления насосной станцией нажать на кнопку включения электродвигателя (главного контактора).

Управление давлением масла в гидравлической системе (для выполнения крановых операций) производится либо напольной педалью в кабине крановщика, либо кнопкой, расположенной на пульте управления насосной станцией.

Отметим, что впервые Челябинский механический завод предложил покупателям грузоподъемную технику с новой опцией – энергоэффективным силовым модулем привода рабочих операций (электродвигателем) – в 2020 году.

Экскаваторы ЧЕТРА на базе КРАНЭКС

Группа Компаний Концерн Тракторные Заводы (КТЗ) и Машиностроительная Группа КРАНЭКС подписали соглашение о создании в Российской Федерации крупного производства современных гусеничных экскаваторов массой 20-50 тонн, которые не будут уступать мировым аналогам.

Обе компании обладают значительным компетенциями в машиностроении, что подтверждается наличием крупных производственных мощностей и уже апробированными конструкторскими решениями, в том числе по экскаваторам.

Производство экскаваторов под брендом ЧЕТРА будет запущено в Иваново уже в ближайшие месяцы, а реализация осуществляться через широкую дилерскую сеть КТЗ. Сервисная и техническая поддержка потребителей будет вестись в режиме 24/7 во всех регионах страны.

Подписание договора о создании совместного предприятия состоялось 3 сентября 2023 года в Нижегородской области на мероприятии, посвященном Первому Национальному конкурсу механизаторов дорожно-строительной отрасли. (Организатором конкурса является Национальная ассоциация инфраструктурных компаний при поддержке ГК «Автодор»).

На текущий момент производство гусеничных экскаваторов в России минимально, а основной рынок представлен машинами из КНР. Так как экскаваторы являются основными и стратегически важными землеройными машинами для многих отраслей, то создание крупного Российского импортозамещающего производства позволит укрепить энергетическую и экономическую безопасность страны.

Экскаваторы, производимые в рамках проекта, будут обладать потребительскими качествами на уровне мировых лидеров рынка и иметь высокую степень локализации в соответствии с действующим законодательством.



ЧЕТРА

ВРЕМЯ СОЗДАВАТЬ

- ТЕХНИКА
- ЗАПЧАСТИ
- СЕРВИС

Официальный дилер
ООО "ГРАНД-ТРАКТОРРЕСУРС"

123557, Россия, г. Москва
ул. Малая Грузинская, д. 38,
оф. 209
тел. (499) 253-46-36
e-mail: traktor@grand.ru
www.grand-tractor.ru



«ЧЕТРА» представила широкую линейку техники на крупнейшей отраслевой выставке «СтройДор Экспо 2023»



В Чувашской Республике (г. Новочебоксарск) завершила работу специализированная выставка строительно-дорожной техники «СтройДор Экспо 2023», организованная Минпромторгом России. Свою продукцию представили более 35 отечественных предприятий. Компания «ЧЕТРА» продемонстрировала гостям выставки линейку техники:

- бульдозер ЧЕТРА Т11 с системой нивелирования – одну из самых популярных моделей, используемых в дорожно-строительной отрасли,
- бульдозер ЧЕТРА Т9 – самую легкую машину в линейке техники,

- бульдозер ЧЕТРА Т40 – единственный в России серийный бульдозер массой почти 70 тонн,
- трубоукладчик ТГ 511 – грузоподъемностью 107 тонн,
- колесный бульдозер ТК 25 – универсальную машину для работы на рассредоточенных участках карьеров,
- мини-погрузчик ЧЕТРА МКМ 1600М – единственный российский мини-погрузчик с грузоподъемностью 1600 кг.

«СтройДор Экспо» посетили заместитель министра промышленности и торговли РФ Альберт Крамов, а также делегация ПАО «Газпром» во главе с заместителем Председателя Правления Виталием Маркеловым. Гости могли не только познакомиться со статичной экспозицией линейки техники ЧЕТРА, но и увидеть демо-показ и принять участие в тест-драйве бульдозера ЧЕТРА Т11.

Также в рамках выставки была предусмотрена и обширная деловая программа. В ходе работы «круглых столов» обсуждали перспективы развития онлайн-рынка, реализацию НИОКР в сфере

дорожно-строительной техники. Так, в своем выступлении директор по маркетингу ООО «ЧЕТРА» Денис Куваев рассказал о программе компании по модернизации уже существующих и освоению новых моделей техники.

На главном форуме выставки, проходившей с участием представителей Минпромторга, Минтранса России, Росавтодора, ГК Автодор, Союздорстроя, обсудили одну из важных тем, которая не сходит с повестки дня последние несколько лет, – импортозамещение в сфере закупок дорожно-строительной и коммунальной техники и расширения номенклатуры данной продукции, производимой в Российской Федерации.



ПРОИЗВОДИМ ОПОРНО-ПОВОРОТНЫЕ УСТРОЙСТВА, РЕМОНТ, ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ.



УГЛИЧСКИЙ
МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ
ЗАВОД

Россия
152615, Ярославская обл.
Углич, Ростовское шоссе, 6б

+7(960)532-70-33
+7(903)691-19-14
+7(48532)2-48-78

24878@mail.ru
uglichkran.ru

ФОТОНстическое открытие дилерского центра в Свердловской области



13 ОКТЯБРЯ СОСТОИТСЯ ОТКРЫТИЕ ДЦ ФОТОН НА ТЕРРИТОРИИ ГРУЗОМОЛЛ.

Здесь на одной площадке будет представлен весь модельный ряд коммерческой средне- и крупнотоннажной техники бренда Foton Motor.

Но главным событием станет старт продаж первых автомобилей Foton Tunland. Эта пятница 13-е точно принесет удачу и дилеру легендарной марки, и гостям мероприятия.

КОМПАНИЯ ФОТОН — ОДНА ИЗ ВЕДУЩИХ В ПРОИЗВОДСТВЕ ГРУЗОВОЙ ТЕХНИКИ.

Компания Foton является крупнейшим производителем транспорта, входящая в тройку лидеров в мире. За 27 лет истории компания Foton преобразовалась в масштабное производство, на котором выпускаются все линейки коммерческой техники и спецтехники.

Одно из главных достоинств техники Foton — удачный баланс качества, долговечности

и приемлемой цены. Благодаря использованию новейших разработок, продукция «Фотон» зарекомендовала себя одной из самых надежных и безопасных в эксплуатации.

«Фотон» имеет широкую линейку типов и моделей коммерческих автомобилей, включая средне- и крупноразмерные грузовики, пикапы, фургончики и автобусы.

В России грузовики Фотон завоевали доверие благодаря своей надежности, долговечности и экономичности. Опыт и качество, которыми славится Foton, делают его идеальным выбором для вашего бизнеса.

Играть в долгую — приоритет для Foton

ГРУЗОМОЛЛ — ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР БРЕНДА FOTON MOTOR

В Свердловской области официальным дилером Foton Motor является ГРУЗОМОЛЛ.



Компания более 20 лет занимается продажей грузовой техники, запасных частей и сервисным обслуживанием в регионе. Сегодня портфель брендов компании входят такие марки грузовых автомобилей как FAW, JAC и Dongfeng, но именно Foton — бренд, с которым специалисты ГРУЗОМОЛЛа знакомы давно.

«Продажами техники Foton мы занимаемся с 2013 года. Наши менеджеры имеют большой опыт продаж этих машин, по опыту знают, какие

настройки необходимы для малого и среднего бизнеса. Что немаловажно, наши сервисные инженеры знают, как обслуживать эту технику, чтобы она не находилась в простое долгое время», — поясняет директор компании ГРУЗОМОЛЛ Евгений Дмитриев.

ГРУЗОМОЛЛ — это

- надежный партнер полного цикла
- высокий уровень сервиса
- профессионализм сотрудников
- индивидуальный подход к запросам каждого клиента
- гарантированное качество и оптимальная стоимость.

Штат сотрудников компании ГРУЗОМОЛЛ регулярно проходит обучение и аттестацию под четким контролем дистрибьютора марки. Многолетний стаж работы и высокий профессионализм сотрудников автосалона позволяет найти индивидуальный подход к каждому клиенту.

«Мы ценим каждого покупателя и прикладываем максимум усилий для обеспечения качества обслуживания, в полном соответствии с высочайшими стандартами FOTON MOTOR», — подтверждает Евгений Дмитриев.

СОВРЕМЕННЫЙ БИЗНЕС ВЫБИРАЕТ ТЕХНИКУ FOTON

В августе этого года грузовики Foton уверенно вошли в ТОП-5 по продажам в России. У представителей многих отраслей они заслуженно пользуются популярностью.

Так, Foton Aumark на шасси серии S (S085, S100, S120) завоевал доверие покупателей благодаря надежным двигателям линейки Cummins 3.8. Эти машины небольших габаритов с хорошей грузоподъемностью — прекрасный выбор для перевозок в условиях города или по трассе.



Седельный тягач Auman EST A с 12-литровым 470-сильным мотором и адаптивной автоматической коробкой ZF Трахоп считается отличным вариантом для региональных грузоперевозчиков. При впечатляющих ходовых качествах, высокой надежности и скромном для подобной машины расходе топлива он имеет более доступную стоимость



по сравнению с одноклассниками. Благодаря этому Foton Auman EST A в 2023 году стал одним из лидеров продаж в России в своем сегменте.

В первом квартале 2024 года в России начнутся продажи нового поколения хорошо зарекомендовавшего себя тягача — Foton Galaxy. Помимо эффектной футуристической внешности, он будет оснащен двигателем Cummins нового поколения мощностью 580 л. с., обновленной коробкой передач ZF Трахоп. Кроме того, в машине усовершенствован интерьер и имеется большой перечень современных систем безопасности и помощи водителю.



Особенность Foton — внедрение инноваций и новейших технологий автомобилестроения. Благодаря этому грузовики марки во многом превосходят своих конкурентов по техническим характеристикам.

2024 год начнется с поступления еще одной новинки на базе шасси Foton Auman — самосвал Foton Auman GTL с колесными формулами 6x4 и 8x4

Конструкция кабины самосвалов Auman GTL текущего поколения полностью соответствует современным европейским стандартам безопасности.

Удобное и просторное рабочее место водителя оснащено эргономичными органами управления. Современные звуко- и теплоизоляционные материалы эффективно гасят резонансные шумы, способствуя снижению утомляемости и повышению безопасности вождения.

Идеальное сочетание двигателя Cummins и роботизированной трансмиссии ZF Traxop позволяет самосвалу даже с полной загрузкой уверенно передвигаться как на стройплощадке, так и в транспортном потоке в условиях города. Применение моторного тормоза в дополнение к штатной тормозной системе позволяет эффективно замедлять самосвал и значительно снижает износ тормозных накладок, что, в свою очередь, снижает затраты на эксплуатацию автомобиля.

Самосвал 6x4 оснащен кузовом для строительных работ общего назначения, имеет вместимость 15 куб.м., а версия 8x4 имеет геометрическую вместимость 20 куб.м. Днище кузова изготовлено из устойчивой к абразивному износу стали толщиной 8 мм., а борта — толщиной 6мм. Сам кузов оборудован подогревом выхлопными газами. Грузоподъемность самосвалов составляет 20,5 т для версии 6x4 и 25,5 т для версии 8x4 соответственно.

В сегменте легкого коммерческого транспорта Foton наиболее востребованы две новинки: новое поколение пикапа Tunland G7, хорошо известного на отечественном рынке, и цельнометаллический фургон Toano.

Tunland G7 получил полностью обновленную современную внешность, а также дизельный двигатель семейства Aisan объемом 2 литра и мощностью 163 л.с. и 8-ступенчатую автоматическую коробку передач ZF. Интерьер также полностью доработан: эта одна из наиболее комфортных и богато оснащенных в своем классе. Продажи Foton Tunland G7 стартуют уже в октябре. 13 октября, в день официального открытия нового дилерского центра ГРУЗОМОЛЛ передаст клиенту первый пикап Foton Tunland G7.

СЕРВИС И ГАРАНТИИ

Представленный модельный ряд на площадке ГРУЗОМОЛЛ — это лишь одна из составных частей



бизнеса. Весомая, но не единственная. В современных условиях сопутствующий сервис во всем его многообразии играет так же очень важную роль.

Сейчас авторизованная сеть Foton Motor насчитывает порядка 90 сервисных партнеров. Из них около 60 являются дилерами по продаже. Важной стратегической точкой на карте дилеров является Екатеринбург.

Технический центр ГРУЗОМОЛЛ является официальной сертифицированной станцией по обслуживанию грузовых авто и продаже оригинальных запчастей FOTON в Екатеринбурге и Свердловской области.

Высокая оснащенность современным оборудованием, команда квалифицированных мастеров в сочетании с многолетним опытом работы позволяют выполнять самые сложные работы на высоком профессиональном уровне. Работа с командой ГРУЗОМОЛЛ обеспечит безупречную эксплуатацию автомобилей, поможет сократить их простои и расходы на ремонт.

Кстати, о гарантии. Foton Motor предлагает беспрецедентные условия — 3 года без ограничения пробега. Такого предложения по грузовой технике сейчас ни у кого нет. Это ли не одно из самых лучших подтверждений качества техники?

ТОРЖЕСТВЕННОЕ ОТКРЫТИЕ ДИЛЕРСКОГО ЦЕНТРА FOTON В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ СОСТОИТСЯ УЖЕ ЭТОЙ ОСЕНЬЮ!

13 октября 2023 года состоится праздничное открытие дилерского центра Foton Motor в Березовском (Свердловская область).

Компания ГРУЗОМОЛЛ обещает ФОТОНистический праздник, который жители Екатеринбурга точно запомнят. Гостей ждет множество сюрпризов, в том числе розыгрыш сертификата на сумму 500 000 рублей на приобретение техники Foton.

Церемония открытия состоится в присутствии почетных гостей и преданных поклонников марки. Также мероприятие посетят официальные лица бренда Foton Motor: руководитель отдела продаж Грицай Дмитрий и заместитель генерального директора Рыжиков Роман.

Пространство шоу-рума полностью соответствует концепции и корпоративным стандартам компании Foton Motor, позволяет представить выставочные автомобили грузового и легкового направления под одной крышей.

«Главные преимущества нашего автосалона — высокая квалификация и внушительный опыт сотрудников в работе с маркой. Уверены, что наши клиенты оценят представленный модельный ряд и высокий профессионализм сервисного обслуживания», — прокомментировала Евгений Дмитриев.

Не упустите возможность познакомиться с актуальными моделями грузовых автомобилей Foton, почувствовать атмосферу праздника и выиграть ценные призы. Приезжайте в ГРУЗОМОЛЛ 13 октября!

Цельнометаллический фургон Foton Toano — долгожданная новинка на российском рынке. В данный момент модель проходит сертификацию и ожидает официального объявления начал продаж.



СЕРТИФИКАТ

500 000 РУБЛЕЙ

ГРУЗОМОЛЛ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР

Вас ждет:

- торжественная официальная часть
 - фуршет
 - тест-драйв всего модельного ряда FOTON
 - шоу программа
 - выдача ПЕРВОГО пикапа FOTON TUNLAND
 - Гарантированные подарки каждому гостю
 - Розыгрыш сертификата на 500 000 рублей!
- Чтобы принять участие в розыгрыше подарков

и попытать удачу, необходимо: зарегистрироваться на сайте по QR-коду, посетить мероприятие 13 октября по адресу г.Березовский, ул.Березовский тракт 9Б, заполнить бюллетень на входе. Сертификат на сумму 500 000 рублей Вы можете потратить на приобретение любой техники FOTON из наличия до конца 2023года!

Подробности по тел.: +7 (343) 380-80-66

Наведите камеру, чтобы пройти регистрацию



Наведите камеру, чтобы ознакомиться с модельным рядом техники Foton



«Валдай 8» - объявлен старт продаж

ГК «Современные транспортные технологии», крупнейший дистрибьютор коммерческой и пассажирской техники, объявила о старте продаж среднетоннажного грузовика «Валдай 8» в рамках выставки COMTRANS 2023. Новинка предназначена для решения широкого спектра задач грузоперевозок и отличается высокой надежностью, маневренностью, а также удобством эксплуатации.



ВЫНОСЛИВЫЙ И ВМЕСТИТЕЛЬНЫЙ

В конструкцию нового грузовика изначально закладывался высокий запас прочности. Благодаря применению узлов и компонентов от более крупной 8,7-тонной модели инженерам удалось добиться высокой несущей способности — шасси «Валдая 8» обладает грузоподъемностью в 4,6 тонны (у предшественника, «Валдай NEXT», данный показатель был меньше — всего 3,8 тонны). Грузовик изготавливается в вариантах со стандартной и удлиненной колесной базой, а также шестью вариантами типоразмеров стандартных фургонов, максимальный объем которых может достигать 29 кубометров. Конструкция «Валдай 8» также предполагает большую вариативность при выборе кузовных надстроек — от европлатформ до цистерн и эвакуаторных манипуляторов.

ДЛЯ ГОРОДА И ДАЛЬНИХ ПЕРЕВОЗОК

Бескапотная компоновка обеспечивает автомобилю высокую маневренность — радиус разворота короткобазного фургона составляет всего 6,2 метра. В свою очередь система из 6 зеркал организует прекрасную обзорность и безопасность как во время движения, так и при маневрировании в ограниченном пространстве, что особенно актуально для доставки грузов в условиях плотной городской застройки. Просторная кабина с хорошо продуманной эргономикой рассчитана на трех человек и позволяет водителю прилечь на сиденьях для краткосрочного отдыха в промежутках между рейсами. Для постоянной работы на межгороде предусмотрена модификация с удлиненной кабиной и полноценным спальным местом водителя.

ВЫСОКИЙ УРОВЕНЬ ОСНАЩЕНИЯ

Уже в базовой комплектации автомобиль оборудован системами ABS и ASR (противобуксовочная система). Также для «Валдая 8» предусмотрены: светотехника с ДХО LED, противотуманные



фары, круиз-контроль, мультируль, электроподогрев и электропривод наружных зеркал, мультимедийная система с сенсорным экраном, камера заднего вида и кондиционер.

СОВРЕМЕННЫЕ АГРЕГАТЫ И ЭКОНОМИЧНОСТЬ

Под капотом «Валдая 8» установлен новый дизельный двигатель серии «G». При небольшом объеме в 2,5 литра данный агрегат наделяет грузовик высокими тягово-динамическими свойствами. Мощность мотора составляет 149,6 л.с., а максимальный крутящий момент достигает 420 Нм, причем большая его часть доступна уже «на низах». В конструкции агрегата применяется алюминиевый сплав, что снижает вес и ускоряет прогрев до рабочих температур. Также двигатель серии «G» отличается удобством компоновки и современными технологическими решениями, например, наличием гидрокомпенсаторов, что упрощает обслуживание, так как из ТО исключаются трудоёмкие работы по регулировке тепловых зазоров клапанов. В качестве коробки передач здесь используется 6-ступенчатая механика. Данная связка агрегатов позволяет минимизировать расход топлива до 11 литров на 100 км. Благодаря вместительному топливному

баку (125 литров) «Валдай 8» способен проезжать без дозаправки до 900 километров.

«Спрос на грузоперевозки со стороны бизнеса постоянно растет, а значит, растет и уровень требований к коммерческим автомобилям с точки зрения их эффективности, функциональности и стоимости владения. Мы уверены, что преимущества нового грузового автомобиля «Валдай 8» позволят ему зарекомендовать себя на рынке с лучшей стороны и стать эффективным инструментом в выполнении бизнес-задач грузоперевозок» — отметил генеральный директор ГК «Современные транспортные технологии» Олег Марков.



Россия сохраняет высокую зависимость от импорта компонентов из-за разных условий производства по сравнению с зарубежными странами

Заседание Совета ТПП России по промышленному развитию и конкурентоспособности экономики России на тему: «Условия развития производства компонентов для машиностроительного комплекса» прошло 19 сентября 2023 года в Ельце Липецкой области при участии и активной поддержке Ассоциации «Роспецмаш».



В ходе мероприятия выступили президент Ассоциации «Роспецмаш», председатель Совета ТПП РФ по промышленному развитию и конкурентоспособности экономики России Константин Бабкин, вице-президент ТПП РФ Дмитрий Курочкин, заместитель губернатора Липецкой области Сергей Курбатов, акционер АО «Елецгидроагрегат» и руководитель ГК «Строймашсервис» Антон Ситников, генеральный директор ОАО «Гидропривод» Игорь Золотухин, советник генерального директора ОАО «ОК-Лоза» Роман Волков.

Заседание открыл Дмитрий Курочкин, отметив, что ухудшение условий поставки сырья и комплектующих стало наиболее значимой проблемой, с которой сталкивается большинство предприятий, что еще более усугубляется разрывом логистических цепочек. Он сообщил о системных мерах поддержки промышленности в текущих условиях, которые предлагают органам власти эксперты ТПП РФ, отраслевых союзов и ассоциаций.

По словам Константина Бабкина, Россия сохраняет высокую зависимость от зарубежных поставок комплектующих. Например, доля импорта в

сегменте гидравлики составляет - 91%, подшипников — 79%, электроники — 76%. Отечественных компонентов производят по-прежнему крайне мало, поэтому машиностроители вынуждены либо наладить собственный выпуск комплектующих, либо переориентироваться с западных поставщиков на китайских.

Объясняя причины сложившейся ситуации, спикер в качестве примера сравнил условия производства в России и КНР. В Китае средняя налоговая нагрузка 20%, в России — 47,7%, средняя стоимость кредита 0,05%, в России — 12%. В Китае 13% НДС, а в России — 20%. Из таких условий складывается, что в КНР намного выгоднее выпускать комплектующие.

Константин Бабкин уверен, что в России есть все для производства техники: рынок, компетенции, огромные традиции в машиностроении, необходимые ресурсы, люди. Не хватает лишь правильной экономической политики.

Чтобы в корне изменить ситуацию, нужно предоставить предприятиям-производителям льготы, аналогичные действующим в IT-секторе,

стимулировать развитие производства мелкосерийных и специальных статей, защитить рынок с помощью технического регулирования, стимулировать приток кадров на предприятия.

Стратегическая задача — реализовать потенциал народа России. Основным локомотивом развития — это обрабатывающие сектора.

Антон Ситников считает, что для значительного увеличения объемов выпуска отечественных комплектующих необходим четкий государственный подход, долгосрочный план развития отрасли с соответствующим финансированием и налоговые льготы.

Игорь Золотухин обратил внимание на проблему неравных условий конкуренции. В частности, технические возможности Китая несопоставимы с российскими, а цены на их продукцию за счет всесторонней господдержки значительно ниже. Проблемы можно решить с помощью масштабной модернизации технической базы предприятий.

По итогам заседания сформулирован перечень предложений, которые будут направлены в ключевые министерства и ведомства.

Техника для добычи: точки роста и точки боли

Техника для добычи полезных ископаемых значительно отличается в разных сегментах. При этом в каждом действуют свои тенденции и драйверы: разный уровень государственной включенности и поддержки, сила давления конкурентов, плотность рынка и так далее. Мы подготовили максимально широкий обзор по всем направлениям, где работают специальные машины.



ГЕОЛОГОРАЗВЕДКА: СТАВКА НА ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ

В конце 2022 года Минприроды РФ объявило, что намерено уделить большое внимание геологоразведочным работам в пределах площадей, перспективных на стратегические и дефицитные полезные ископаемые: хром, марганец, титан, уран, вольфрам. Объем федеральных средств на эти цели озвучивался в размере более 5 млрд рублей. Плюс расходы на разведку благородных металлов и углеводородов.

На ПМЭФ-2023 глава Роснедр Евгений Петров предположил, что в текущем году инвестиции в геологоразведку твердых полезных ископаемых

могут увеличиться на 25% по сравнению с предыдущим годом. Одной из причин потенциального роста можно назвать фактор труднодоступности территорий, где будет проводиться изучение недр.

По предварительным данным Минприроды, в текущем году объем геологоразведочных работ в России действительно вырос, продолжая тенденцию последних лет. Соответственно, увеличилось количество малых и средних предприятий, выполняющих работы по геологоразведке, и возросла потребность в транспорте и буровой технике. Причем, не просто в оборудовании с высокой производительностью, длительным сроком службы,

наличием оперативного сервиса и запасных частей и адекватной (о низкой сейчас не приходится говорить) стоимостью владения.

Однако в условиях санкций российская геологоразведочная отрасль столкнулась с недостатком технологического суверенитета. Это касается как новых машин, так и находящихся в эксплуатации в секторе геологоразведки и добычи полезных ископаемых. Высокая доля импортного геофизического, бурового и лабораторно-аналитического оборудования создает сложности в обслуживании и поддержании работоспособности техники. Как отметил аудитор Счетной палаты РФ Сергей Мамедов, перспективы развития

минерально-сырьевой базы неразрывно связаны с проведением научных исследований и разработок в сфере профильного машиностроения, вплоть до создания новых видов российского технологического оборудования. При этом эксперты отмечают, что развитие производства сильно тормозит отсутствие консолидированного отраслевого спроса на геологоразведочное оборудование, необходимое для серийного производства машин и компонентной базы. И здесь специалисты видят потребность в системной отраслевой политике власти, которая обеспечила бы взаимосвязь стратегий развития смежных отраслей и ТЭКа.

Хотя в отрасли уже есть и успешные примеры импортозамещения и консолидации производственных усилий. Так, в короткие сроки был разработан и выпущен флот по гидравлическому разрыву пласта. В его создании приняли участие более 1000 российских предприятий. Уровень локализации превышает 80%, ожидаемый рост выработки составляет 30%. В этом году комплекс проходит полевые испытания на нефтегазовых месторождениях в ХМАО, в четвертом квартале планируется запустить серийное отечественное производство флотов ГРП.

Работы на российских предприятиях идут также в области выпуска систем накопления электрической энергии для бурения, которые позволяют сократить расход дизельного топлива на снабжение буровых установок до 20–30% и увеличить до 40% межремонтный срок эксплуатации ДЭС.

По данным Агентства по технологическому развитию, два проекта по комплектующим для геологоразведочного оборудования находятся в стадии реализации. Речь идет об инерциальном датчике перемещения и гусеничном модуле для виброисточника. Им оказана поддержка в размере 171,5 миллиона рублей. Уже в третьем квартале 2023 года будет разработана конструкторская документация.

«Росгеология» активно инвестирует в разведку. Так, ее дочерняя компания производит комплексы для бурения и ведет еще несколько проектов по импортозамещению совместно с предприятиями «Геомаш», ЗБФ, Корпорацией морского приборостроения, Кировским заводом, концерном «Калашников». В прошлом году в программу модернизации компании было вложено 6,5 миллиарда рублей, из них 4 составили средства из бюджета и 2,5 миллиарда рублей – собственные средства «Росгеологии». Это является самым большим инвестиционным вложением в геологию со времен Советского Союза.

Безусловно, освоению новых типов оборудования, комплектующих, материалов способствует государственная поддержка. Действуют программа «Развитие судостроения и техники для освоения шельфов и месторождений», предоставляются гранты на разработку конструкторской документации, работает компенсация



части затрат на НИОКР. В сфере геологоразведки Минпромторг оказал поддержку уже трем проектам на общую сумму более 50 миллионов рублей. Так, например, сейчас реализуется проект по созданию и серийному производству виброисточника для полевой сейсморазведки. Плюс в этом году заработала новая кластерно-инвестиционная платформа. Это практически системная мера поддержки долгих инвестиций.

В области разведки твердых полезных ископаемых рассматривается проект субсидирования 25% и более стоимости новых буровых установок вместо сданных на утилизацию. Речь идет о включении установок колонкового бурения российского производства.

В целом, по данным Минпромторга, ведомство за последние годы оказало поддержку проектам, связанным с развитием оборудования и комплектующих для геологоразведочных работ, на сумму более 4 миллиардов рублей.

Также государство повышает квоты: в 2023 году предприятия должны закупать не менее 90% буровых установок российского производства, имеющих документы Минпромторга.

«Данные меры повышают спрос на российское оборудование. Это позволяет направлять усилия на обновление и расширение устаревшего парка техники и наращивать компетенции российских машиностроителей, увеличивать номенклатуру производимого оборудования и модернизировать наши мощности», – утверждает заместитель министра промышленности и торговли Михаил Иванов.

Однако на деле, по мнению представителей добывающей отрасли, реализация проектов по созданию собственного бурового, геофизического оборудования идет не быстрыми темпами. В результате, как свидетельствуют цифры Счетной палаты, по 17 стратегическим видам минерального

сырья сегодня отмечается существенный дефицит, из которых 5 видов являются критически важными. В результате ряд отраслей промышленности обеспечивает свои потребности в сырье за счет импортных поставок.

ТЕХНИКА ДЛЯ ПОДГОТОВКИ УЧАСТКА: БОРЬБА ЗА РЫНОК

При подготовке участка к добыче производителю приходится выполнять большой комплекс работ, который включает несколько этапов. На каждом используется спецтехника.

При вырубке и корчевании леса в пределах участка, удалении построек, устройстве подъездных дорог применяются средние и легкие бульдозеры типа «ЧЕТРА» Т-15 и ЧТЗ Т-130. Большинство из этих машин, находящихся в собственности добывающих предприятий, имеют возраст более 8 лет, то есть требуют модернизации. И здесь с российскими машиностроителями остро конкурируют китайские бренды.

Наиболее трудоемким процессом при открытии способа добычи являются вскрышные работы, то есть удаление так называемых пород, не содержащих полезные ископаемые, и организация доступа добычной техники к продуктивному слою. Глубина может быть от 2–5 до 40–50 метров. Для вскрыши применяют тяжелые бульдозеры с навесным оборудованием для предварительного рыхления. Традиционно многие предприятия имеют парк отечественной техники, такой как ДЭТ250 и Т500 или Komatsu D-375S.

При больших площадях вскрышных работ, требующих перемещения значительных масс горной породы, вскрышные работы выполняются с помощью тяжелых шагающих экскаваторов и мощных самосвалов. В этом сегменте преобладает отечественная техника типа ЭШ 545 и карьерные самосвалы белорусского производства.



Для осушения россыпи и создания сети канав используют небольшие экскаваторы с обратной лопатой или средние и тяжелые бульдозеры. В условиях вечной мерзлоты большое значение при выемочных работах имеет предварительное рыхление пород. В этом случае иногда применяют буровзрывные работы или механическое рыхление мощными тракторами с навесным оборудо-

Таким образом, в качестве вспомогательной техники для работ первого порядка на участке добычи являются бульдозеры, при этом значительная доля существующего парка требует модернизации. Однако этот сегмент спецтехники сегодня является одним из самых сложных. За последние 10 лет российские производители потеряли большую долю этого рынка: с 60% до 35%, уступив место американским и японским брендам, которые сейчас ушли из РФ. В результате за долю брендов из «недружественных» стран борются предприятия из РФ и КНР.

Согласно данным аналитической компании ID-Marketing, в последнем квартале 2022 года в структуре импорта доля Китая на российском рынке тяжелых бульдозеров составила более 95%, средних – 91,7%. В текущем году, несмотря на повышение утилизационного сбора, тенденция сохранилась: в среднем по всем классам китайские бульдозеры увеличили свое присутствие на 10–12%.

Чебоксарский «Промтрактор» и Челябинские «ЧТЗ-Уралтрак» и «ДСТ-Урал» также пытаются вести агрессивную политику. В начале этого года они совокупно отыграли примерно такую же долю, как и китайцы. В 2023 году заводы нарастили выпуск и продажу бульдозеров различных классов. Однако часть рынка пока остается свободной, и за эти доли предстоит борьба.

ДОБЫЧА ОТКРЫТЫМ СПОСОБОМ: ВОСТОЧНЫЙ ВЕТЕР

Открытый способ добычи полезных ископаемых – самый распространенный в мире. В РФ таким методом добывается более 60% объема угля, 91% объема железных руд и более 60% объема руд цветных металлов.

В парке крупной горнодобывающей компании может насчитываться свыше 20 видов спецтехники: гусеничные и колесные бульдозеры и экскаваторы среднего и тяжелого классов, автогрейдеры, фронтальные погрузчики, самосвалы, дробилки, а также топливозаправщики, передвижные автомастерские, телескопические погрузчики или автокраны для замены колес огромных карьерных самосвалов, автогидроподъемники, даже коммунальная техника, например поливооросительные машины используют для пылеподавления, перевозки и перекачки жидкостей, и другие, в зависимости от специфики местности и особенностей производства.

Вспомогательную технику мы сегодня оставим без пристального внимания. Поговорим об основных типах машин, задействованных при открытом способе добычи полезных ископаемых.

Рынок карьерной техники в современном его виде сформировался в начале 2000-х. Быстрое развитие экономики, хорошие прибыли и локализация производства техники импортных марок привели к тому, что добывающие предприятия стали отдавать предпочтение технологичным зарубежным машинам с более выгодной стоимостью владения. Caterpillar, Komatsu, Hitachi, Volvo, Liebherr, а также Hyundai, Doosan стали наиболее распространенными брендами экскаваторов, бульдозеров и погрузчиков в карьерах по всей стране. Лишь при выборе карьерных самосвалов основное количество российских предприятий ориентировалось на привычный БелАЗ.

На протяжении 15–17 лет ситуация была стабильной. Взлеты и падения продаж техники коррелировались с общей экономической ситуацией, но сильных колебаний не вызывали. Новые имена спецтехники появлялись нечасто, а рынок большегрузных карьерных самосвалов и вовсе казался сформированным.

Однако с наступлением 2020-х ситуация изменилась: вектор импорта техники сменился с запада на восток, началась экспансия Китая. Объявление СВО заметно подтолкнуло этот тренд. Так, производитель бульдозеров и экскаваторов SANY

АВГУСТ-СЕНТЯБРЬ 2023 № 07-08

в 2002 году в 10 раз увеличил поставки в Россию, XCMG — в 3 раза. В сегменте тяжелых самосвалов китайские производители увеличили свою долю с 10 до 40%. Плюс зашли новые бренды, точнее — старые, но с новыми типами машин: например стали успешно продаваться экскаваторы и гидростатические бульдозеры производства Shantui.

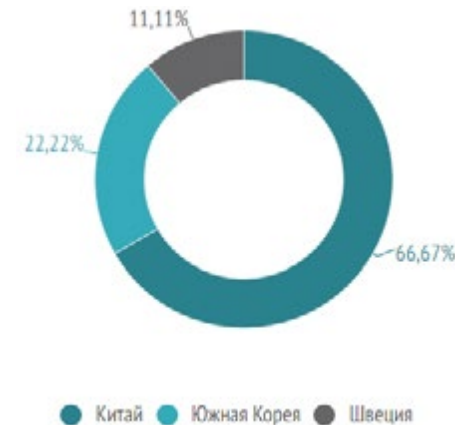
Кроме того, увеличили поставки и заявили о намерении расширить номенклатуры производители из Беларуси и Кореи. БелАЗ в 2022 году вдвое увеличил экспорт в РФ, поставив рекорд за всю постсоветскую историю в размере 804,8 миллиона долларов. Корейские Hyundai и Doosan реализовали на 39 и 41% больше экскаваторов в январе – сентябре 2022 года по сравнению с АППГ. В 2023 году тренды продолжают свое развитие, несмотря на общее падение продаж в востребованных сегментах машин.

Схожие данные публикует компания ID-Marketing по итогам второго квартала текущего года. По ее данным, за три месяца в страну было ввезено 73 гусеничных бульдозера с двигателями мощностью свыше 360 л. с., что на 32% меньше показателей 2022 года. Пропорционально уменьшилась и суммарная стоимость ввезенной техники: до 25 432 376 долларов (-38%). При этом Китай нарастил объёмы поставок на треть, а Япония снизила практически вдвое (-88%). Доли данных стран составили 97% и 3% соответственно.

Что могут противопоставить российские производители? Развитые дилерские сети, возможность относительно быстрой доставки запасных частей/комплектующих и организацию сервисного обслуживания на объектах предприятия. Но линейка той же «ЧЕРЫ» гораздо скромнее в плане вариативности и зачастую дороже. В текущих экономических условиях многие предприятия ориентируются именно на последний фактор. Единственное исключение – работы на объектах повышенной опасности, здесь российская техника обладает всеми необходимыми сертификатами, а китайцы нет.

Тяжелых фронтальных погрузчиков в апреле – июне 2023 года в РФ было поставлено 9 единиц, как и годом ранее. При этом суммарная стоимость машин снизилась на 62% и составила 2 032 528 долларов. Техника импортировалась из Китая и Швеции, которые в аналогичном периоде 2022 года вовсе не поставляли машины этого класса в Россию.

Следующий сегмент – горные гидравлические экскаваторы массой свыше 100 тонн. Количественные показатели здесь такие же, как и годом ранее, – 25 единиц техники. Общая стоимость машин снизилась на 27% и в итоге составила 17 948 729 долларов, также за счет изменения стран-импортеров и курса валют. Рынок импортных экскаваторов поделили между собой практически поровну две страны-поставщика: Китай и Южная Корея. Но здесь обращает внимание на себя тот факт, что доля КНР выросла на 550% к



Данные ID-Marketing

результатам 2022 года, а доля Южной Кореи – на 300%.

В сегменте карьерных самосвалов по результатам 2022 года была рецессия, которая сейчас потихоньку начала отыгрываться: активизировался БелАЗ, как мы сказали выше. В качестве иллюстрации активности китайских брендов можно привести данные развития LGMG. В 2020 году доля LGMG бренда составляла 4% всего рынка импортных карьерных самосвалов, в 2021 году – 12%, по итогам 2023 прогнозируется рост свыше 20% среди импорта и свыше 40% в целом по рынку.

В сегменте шарнирно-сочлененных самосвалов борьба чуть активнее. Попытки навязать борьбу МАЗу делает и «Тонар», и КамАЗ с на шумевшим «Геркулесом», но говорить о захвате доли рынка пока преждевременно. Эта техника конструктивно достаточно сложная, так как используется много гидравлики, машины должны иметь высокую проходимость в сложных дорожных условиях, и здесь возникают проблемы с подбором комплектующих. Производители говорят: процесс импортозамещения идет, но до конечного потребителя он пока не добрался.

Сегмент автогрейдеров хоть и не является основным для ГОКов, однако такие машины есть в парке практически всех предприятий. Этот тип машин примечателен тем, что, пожалуй, лучше всех противостоит китайской экспансии. В последние два года российские предприятия смогли наладить выпуск тяжелых моделей: UMG ДЗ-250 массой до 24,5 тонны с системой плавающего положения отвала в базовой и модернизированный СДМ-25.6К11Б с много рычажным управлением.

В целом даже на фоне падения объемов продаж большинства типов горной техники России остается одним из крупнейших рынков и в глобальном плане имеет хорошие перспективы для развития в ближайшие годы.

На сегодняшний день в России открыто и разведано около 20 000 месторождений полезных ископаемых, из которых примерно 37% объектов используется в промышленном освоении. Кроме

того, Минприроды составило новый проект стратегии развития минерально-сырьевой базы до 2035 года, включающий долгосрочное планирование до 2050 года. Документ в числе прочего устанавливает задачу повышения геологоразведки и добычи дефицитного сырья: марганца, урана, хрома, титана и вольфрама. Перспективы роста очевидны: будет идти планомерная модернизация техники, в том числе повышение доли «электричек» и беспилотников, будет развиваться сервисное направление, и очень скоро будет закрываться дефицит технически сложного оборудования. По состоянию на начало 2023 года российская горнодобыча нуждалась в 19 000 позиций оборудования и комплектующих. Данный перечень в 2022 году составили Минпромторг и Минэнерго по заявкам от горнодобывающих предприятий. Так не может продолжаться долго, потребность будет закрываться.

Большее вопросов вызывает развитие отечественного машиностроения и повышения конкурентоспособности российской техники.

ДОБЫЧА НЕФТИ И ГАЗА: ТЕХНИКА НЕ В ПРИОРИТЕТЕ

Несмотря на позитивный долгосрочный прогноз, в текущем году Россия сокращает добычу углеводородов: нефти – с 535 до 527 млн тонн, а газа – с 672 до 642 млрд куб. метров. Об этом заявил глава Минэнерго РФ Николай Шульгинов. Кроме того, страна

продлит дополнительное добровольное сокращение поставок нефти на мировые рынки на 300 тысяч баррелей в сутки до конца декабря 2023 года. Такова повестка отрасли.

Тем временем усилия крупнейших игроков отрасли и поставщиков оборудования направлены на решение важных задач. Если на разработку традиционных месторождений санкции оказали незначительное влияние, поскольку в этом сегменте доля импортозамещения составляет более 80%, то арктические, шельфовые и сложные проекты столкнулись с трудностями.

С учетом географического положения новых месторождений геологоразведочные работы постоянно усложняются, растет глубина скважин, возрастает доля трудноизвлекаемых запасов. Так, энергетическая стратегия России на период до 2035 года называет освоение углеводородного потенциала континентального шельфа арктических морей важнейшим геополитическим и технологическим вызовом для нефтегазового комплекса РФ. Сейчас на шельф приходится около 8% всей добычи газа и около 5% общего объема добычи нефти, в то время как средние показатели в мире составляют 25% и 34% для добычи газа и нефти соответственно. Также меняются требования к технологиям и оборудованию, что осложняется санкциями.

По мнению ученых в данной сфере, чтобы предупредить резкий спад добычи и исключить

РИСУНОК 1. Доля импорта в нефтедобывающей отрасли РФ



Источник: Современные вызовы нефтегазовой отрасли / neftegaz.ru

зависимость от стран Запада в технологическом отношении, крайне важно сегодня инвестировать средства в инновации и разработку отечественных технологий для трудноизвлекаемых запасов.

Соответственно, ключевыми направлениями развития техники и оборудования для нефтегазовой отрасли России являются разработка буровых установок, установок горизонтонправленного бурения, морских плавучих платформ, а также насосного оборудования и отечественного программного обеспечения. Создание российских решений в этих направлениях повысит эффективность разработки проектов на арктическом шельфе.

При этом работы по импортозамещению ведутся давно. Объем государственной поддержки проектов по ключевым направлениям нефтегазовой отрасли с 2015 г., по данным Минпромторга РФ, составляет 60 миллиардов рублей. Наиболее востребованная мера – субсидирование части затрат на НИОКР. Ведомство также приводит данные, что начиная с 2015 года отечественные компании разработали 140 видов импортозамещающей продукции. Благодаря этому зависимость от зарубежного оборудования и технологий в нефтегазовой отрасли за девять лет удалось снизить с 60% до 38–40%.

В июле этого года на заседании профильного координационного совета при Правительстве РФ участники решили разделить все необходимое нефтегазовым компаниям оборудование на семь групп и в каждой выделить как минимум одну компанию-лидера, которая будет отвечать за освоение выпуска соответствующей продукции. Часть лидеров определили на этом же координационном совете: шефство над направлением «Геологоразведка» согласилась взять «Росгеология», компания «Газпром нефть» возглавила работу по направлению «Бурение и добыча на суше», лидером направления «Нефтегазохимия» стал «Сибур».

Выставка «Нефтегаз-2023» продемонстрировала достижения российского производства компонентов и материалов. Например, есть успехи в сегменте трубопроводной арматуры, активно представлялись компании, предлагающие кабельную продукцию. Этот сегмент отечественного производства демонстрирует хорошие показатели роста в условиях санкций.

Другой положительный проект, реализованный с помощью мер господдержки, связан с запуском серийного производства российских немагнитных сталей для компоновки низа

буровой колонны в роторных управляемых и телеметрических системах, приборах геофизического исследования скважин. До 2022 года серийно этот материал в РФ не производился. Уровень локализации – 95%. Совокупный эффект для отечественных производителей оборудования оценивается в 200 млн рублей, общий отраслевой эффект – 1,5–1,7 миллиарда рублей.

В целом было представлено оборудование для буровых работ и строительства скважин, техника для охраны труда и промышленной безопасности, станки и инструменты для металлообработки, арматура, продукция для нефтехимии, взрывозащищенное оборудование, контрольно-измерительные приборы и средства автоматизации, отечественное программное обеспечение и многое другое.

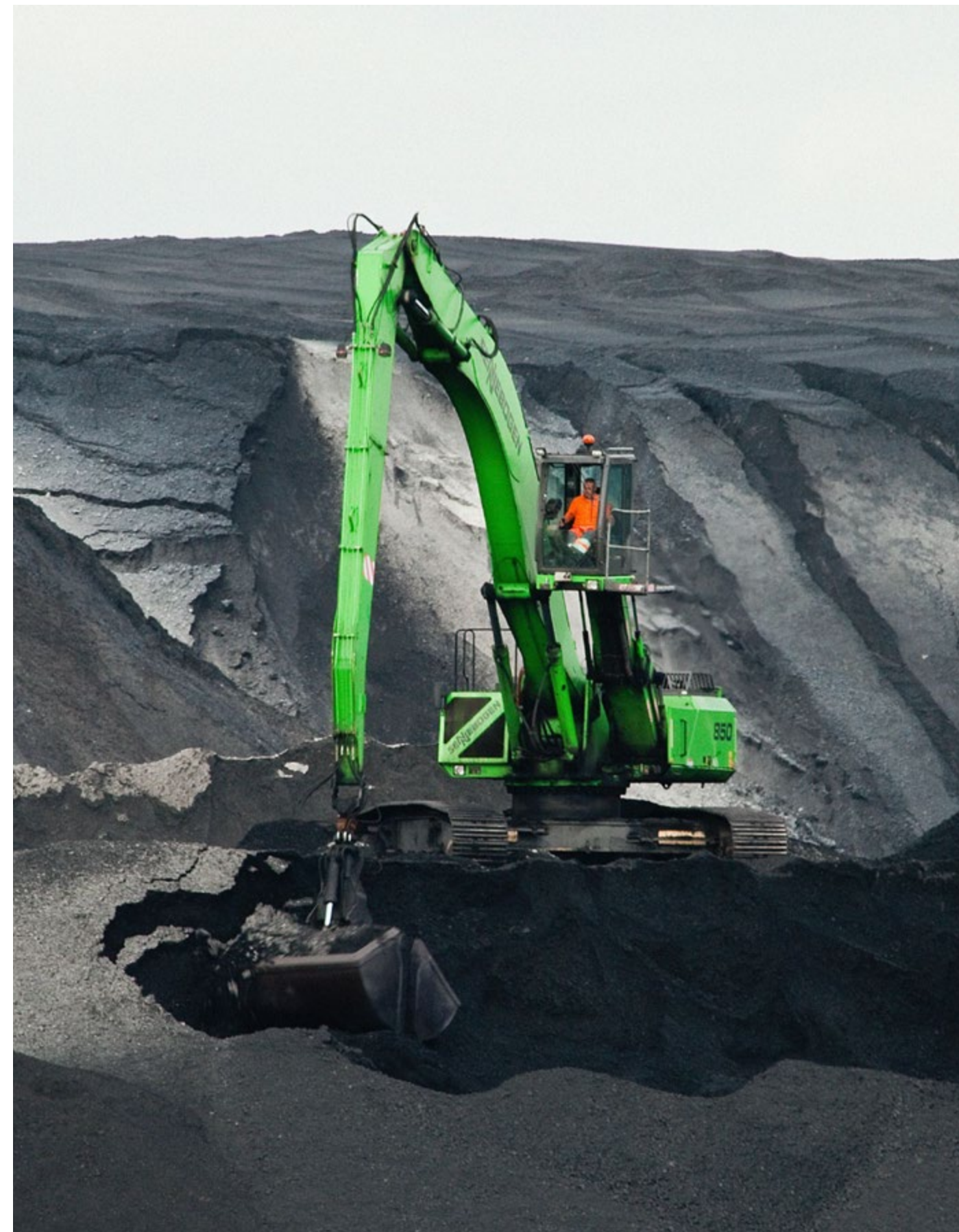
Показали себя те сферы, где российское оборудование традиционно востребовано. Уход западных компаний незначительно изменил структуру рынка компрессорного оборудования и позволил проявить себя отечественным игрокам. Одним из хедлайнеров выставки стал Краснодарский компрессорный завод, который показал решения для добычи, транспортировки и переработки нефти и газа, в том числе передвижные компрессорные станции ТГА и газоразделительные мембраны. Сейчас уровень автономности от импортных поставок на заводе составляет порядка 90%, в ближайших планах довести этот показатель до 100%.

Эти тенденции вполне соответствуют ориентирам Правительства РФ. Недавно чиновники актуализировали план по импортозамещению в отрасли нефтегазового машиностроения до 2024 года. При этом фокус направлен не на финишные позиции, то есть технику, а на сырье, комплектующие и материалы.

Сегмент техники для традиционных месторождений нефтегазовой отрасли в настоящее время не получает большого внимания со стороны государства. Отчасти о машинах, используемых в этой сфере, мы поговорили в материале о полноприводной технике, но в целом, по мнению участников рынка, это направление сейчас находится на спаде.

Вместе с тем перспективы у рынка есть, поскольку эксплуатация месторождений продолжается. Плюс, по данным Минэнерго, даже на фоне добровольного сокращения Россией нефтедобычи в первом квартале 2023 года были введены в эксплуатацию 2001 новая нефтяная скважина, что на 10% больше, чем за аналогичный период 2022 года.

Более того, по данным RPI, в прогнозе рынка бурения до 2030 года в базовом сценарии предусматривается с 2025 года рост потребления в дружественных странах (Китай, Индия) и рост добычи углеводородов в РФ с темпом 0,7% в год до уровня 11,0 млн барр/сут к 2030 году, что эквивалентно 550 млн т в год (на 2,8% больше аналогичного показателя за 2022 год).



Рынок полноприводных грузовых автомобилей

По данным Russian Automotive Market Research, около 17% всего парка грузовой техники в России составляют полноприводные грузовые автомобили. Они задействованы в различных природно-климатических условиях, во всех ключевых отраслях экономики. На сегодняшний день развитие этого сегмента рынка зависит от ряда факторов: санкций, перераспределения транспортных потоков внутри страны и вовне, региональной специфики, развития дорожной сети, стремительного устаревания парка и других.



ЗНАЧЕНИЕ В ЭКОНОМИКЕ

Устойчивое развитие экономики России тесно связано с эффективным функционированием транспортной системы. По данным Росстата, ежедневно автомобильным транспортом перевозится до 17 млн тонн грузов и более 62 млн пассажиров. Это почти в разы больше объемов железнодорожных и авиаперевозок. Ключевое значение имеет тот факт, что полноприводный автомобильный транспорт улучшает доступность отдаленных территорий.

Основными отраслями применения грузовых машин с колесными формулами 4x4, 6x6, 8x8 и 10x10 являются:

- силовые структуры. Полноприводные грузовики составляют основу парков Минобороны, МВД, МЧС, Росгвардии и других силовых ведомств. Сегодня в связи с проведением СВО и усилением мер защиты потребность в традиционных армейских грузовиках растет;
- строительство. Полноприводные самосвалы и автокраны активно задействованы в

строительстве дорог и зданий, перевозке сыпучих материалов, рытье котлованов, особенно в условиях экстремально низких температур и бездорожья;

- сельское хозяйство. В этой сфере автомобили на полном приводе используются не только для транспортировки грузов, но также для решения задач, связанных с посевом, орошением сельхозугодий, сбором урожая;

- коммунальное хозяйство. Комбинированные машины с полным приводом применяются для содержания дорог, регулярной и срочной расчистки заносов и завалов. Полноприводные мусоровозы и самосвалы используются для вывоза мусора и снега, перевозки грунтов и стройматериалов, благоустройства. Важно отметить, что полноприводная техника используется не только для содержания трасс и населенных пунктов в сельской местности, в мегаполисах она также востребована;

- добывающая промышленность. Большая доля полноприводной техники работает в сфере перевозки полезных ископаемых и сопутствующих

материалов. Особенно такие машины востребованы на небольших разрезах, где невозможно использовать карьерные самосвалы. Отдельной строкой следует упомянуть работу полноприводных технологических машин в нефтегазовой отрасли. Плюс машины со всеми ведущими колесами необходимы для перевозки людей в труднодоступных районах.

По словам министра промышленности и торговли Российской Федерации Дениса Мантурова, для дальнейшего обеспечения потребностей экономики России в грузоперевозках требуется увеличение производства автомобилей различных типов и классов грузоподъемности и в первую очередь повышенной грузоподъемности и проходимости, что позволит увеличить эффективность использования автомобильного парка.

ДИНАМИКА РЫНКА: 2018–2023

Чтобы правильно оценить момент, в котором российский грузовой и, в частности,



полноприводный рынок находится сейчас, важно сделать небольшую ретроспективу.

Итак, если опираться на цифры RAMR, то на 1 июля 2018 года парк корпоративных грузовых автомобилей в России составлял 1 миллион 814,6 тыс. единиц. Грузовые автомобили с полным приводом, включая колесные формулы 4x4, 6x6, 8x8 и 10x10, занимали в нем 21,6% общего корпоративного парка грузовой техники. При этом техника была неравномерно распределена по регионам.

Полноприводные грузовые автомобили составляли основу корпоративных парков в следующих регионах России: Чукотском (доля 75,9%), Ямало-Ненецком (75,8%), Ненецком (73,2%) и Ханты-Мансийском (70,9%) автономных округах (АО), возглавляющих ТОП-10 с большим отрывом. При этом на севере и востоке использовались в основном российские машины. Напротив, грузовая техника с полным приводом, как более дорогая по стоимости, более затратная по эксплуатационным расходам и сложная в ремонте как в расчете на тонно-километр полезной работы, так и по жизненному циклу автомобиля, была наименее востребована в западных и южных регионах европейской части страны.

В антирейтинг по полному приводу вошли Калининградская (6,8%), Смоленская (8,8%), Воронежская (8,85%), Белгородская (9,7%) и Ростовская (9,4%) области, город Санкт-Петербург (9,5%). В данных регионах грузовая техника с полным приводом составляет менее 10% корпоративного парка.

По данным того же Russian Automotive Market Research, на 1 июля 2020 года парк грузовых автомобилей в России насчитывал 3 миллиона 587 тысяч штук. На фоне двукратного роста доля автомобилей с полным приводом сократилась: они занимали 17% парка грузовой техники. Немного

изменилась и географическая распространенность. Полноприводная грузовая техника составляла основу парка практически на всем Дальнем Востоке. Наибольшая доля таких грузовиков отмечена в Чукотском автономном округе – 77% парка региона. Грузовая техника с полным приводом также востребована в Томской области, Республике Коми, Ямало-Ненецком, Ненецком и Ханты-Мансийском автономных округах. В этих регионах на грузовую технику с полным приводом приходится более 30% парка.

Говоря о динамике развития рынка полноприводных грузовых автомобилей и спецтехники на автомобильном шасси, важно учитывать, что в 2020–2022 годы в сегменте преобладали негативные внешние драйверы:

- сокращение объема транспортно-логистических услуг, связанное с пандемией;
- санкционные меры, объявленные в 2015 году и ужесточенные в 2022-м;

Источник: RAMR/НАПИ



- замедление модернизации парка техники для грузоперевозок;
- рост цен на новые грузовики и повышение стоимости владения;
- подорожание лизинга, сокращение мер государственной поддержки.

Это привело к снижению объемов продаж и изменению структуры рынка полноприводной коммерческой и строительной техники в 2021–2022 годах.

С точки зрения структурных изменений в первую очередь необходимо отметить активизацию рынка бывших в употреблении машин и экспансию китайских брендов. Если в 2020–2021 годах российские и белорусские предприятия еще могли противостоять импорту из КНР, то сегодня, по словам дилеров заводов, абсолютное большинство полноприводных машин уходит на обеспечение нужд СВО, в свободную продажу они просто не поступают. В таких условиях китайские марки, конечно, заполняют рынок практически безальтернативно. Как отметила в своем выступлении на выставке Comtrans директор Национального агентства промышленной информации Татьяна Арабаджи, рынок поменялся в этом году: больше 58% принадлежит китайцам. В НАПИ подсчитали, что наибольшие успехи у марок из КНР в сегменте самосвалов, в 2023 году их доля выросла до 79,2%. Также они активно осваивают сегменты седельных тягачей (72,1%) и строительной техники (56,4%).

Но если в плане текущих продаж «китайцы» занимают лидирующие позиции уже не первый месяц, то в структуре действующего парка, по данным агентства «Автостат», на начало года более 64% грузового автопарка составляет техника российского производства. Однако есть одно «но»: китайская техника – это преимущественно новые машины, а российская остро требует модернизации.

В результате в настоящий момент мы находимся в пиковой точке рынка за последние 20 лет. Аналитики приводят цифры по рынку коммерческого транспорта в целом, но утверждают, что сегмент полноприводных машин развивается в



рамках общих трендов, даже с небольшим превосходством. Итак, самый скромный рост продаж эксперты «Автостата» наблюдают в сегменте легких коммерческих автомобилей (LCV): по итогам августа этого года их продажи выросли на 73% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года, а по результатам восьми месяцев – на 6,5% в сравнении с АППП. Средние и тяжелые грузовики прирастают быстрее. По итогам августа в РФ было реализовано 16 242 новых грузовых автомобиля. Лидером здесь остается КамАЗ, за ним в рейтинге расположились сразу четыре китайских бренда: Sitrak, Shacman, FAW и Foton. Китайская «четверка» по итогам августа имеет совокупную долю рынка 54%, наращивая объемы от месяца к месяцу. КамАЗ держится плюс-минус в одних цифрах. Всего по итогам восьми месяцев этого года в РФ было продано 92 110 новых средних и

тяжелых грузовиков. Это на 79% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Напомним, что с 1 августа был увеличен утилизационный сбор и на фоне скачка курсов валют наблюдалось значительное подорожание. Однако, вероятно, эти факторы отыграют чуть позже.

Итоговых цифр по объему парка грузовых машин аналитики не привели, но учитывая, что, по данным НАПИ, на 1 июля в России было зарегистрировано 3,9 млн грузовых автомобилей, сейчас их количество вплотную приблизилось к четырем миллионам.

Доля полноприводной техники, по оценкам RAMR, сохраняется на уровне 2020 года – 17–17,5%. При этом, по оценкам дилеров российских и китайских брендов, наибольший спрос сейчас на легкую технику в полноприводном исполнении и на машины большой грузоподъемности.

Эту тенденцию, кстати, отразила экспозиция выставки Comtrans, но об этом скажем чуть позже. А сейчас отметим еще один важный тренд, на который обращает внимание «Автостат»: в России наблюдается рост количества официальных дилерских центров по продаже грузовых автомобилей. Так, по данным агентства, на середину августа этого года в нашей стране насчитывалось 1 253 дилера грузовых автомобилей. Между тем шесть месяцев назад этот показатель составлял 1037, то есть на 216 (21%) меньше. Рост количества дилеров в основном происходит за счет китайских марок, которые активно формируют и развивают свои сети, замещая ушедших из России европейских и японских производителей. Например, у SITRAK за это время стало на 60 дилерских центров больше, у XCMG – на 32, у Hongyan – на 26, у Dongfeng – на 24, у FAW – на 22, у Foton – на 19, у Dayun – на 18, у Shacman – на 17.



РЕАКЦИЯ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

О том, как китайские – известные и не очень – бренды реагируют на возрастающую потребность в полноприводных грузовиках различных комплектаций, легко судить по статистике ввоза: у разных дилеров в зависимости от региона работы доля полноприводных машин составляет от 20 до 35% общего числа ввозимых машин. Плюс дилеры Shacman отмечают спрос на односкатные машины, которые также ориентированы на работы в условиях отсутствия дорог с твердым покрытием. Эти цифры превышают долю полного привода в структуре действующего парка, то есть намечена тенденция роста продаж таких машин. Отечественные предприятия сегодня во многом ориентированы на госзаказ, в открытый рынок попадает очень мало единиц популярных моделей КАМАЗ-6522, КАМАЗ-43118, «Урал 4230», открывая рынок для КНР.

С другой стороны, российские заводы внедряют полный привод в сегменте легкого коммерческого транспорта. Это было очень заметно на осенней профильной выставке «Комтранс».

Так, многие обратили внимание на ключевую новинку завода ГАЗ – полноприводный «Соболь NN 4x4», серийный выпуск которого обещают наладить уже в текущем декабре. От обычной версии он отличается независимой передней подвеской с возможностью жесткого подключения оси, наличием понижающего ряда в трансмиссии, блокировкой межколесных дифференциалов и усиленным подрамником. Полный привод в новой машине подключается кнопкой на центральной консоли. Полноприводный «Соболь NN» будет комплектоваться двумя типами ДВС: дизельным

объемом 2,8 л или бензиновым объемом 2,7 л и МКПП. Дополнительно модель оснастили защитой двигателя и радиатора, а также задним буксирным устройством с двумя проушинами для крепления троса. Помимо изменений в технической части в новой версии автомобиля улучшено оснащение: двойная кабина, просторный салон, комфортные сиденья и усовершенствованная эргономика. Машину планируют выпускать в двух версиях: стандартной All-Road и Off-Road с силовыми бамперами, точками креплений под лебедку и багажник.

Еще одну новинку в этом сегменте показал завод «Урал». Здесь до серийного выпуска еще далеко, тем не менее машина получилась интересная. Полноприводный «Урал-80» (или 43206-67) создан на базе семейства Next, но имеет новый дизельный ДВС ЯМЗ-535 на 238 лошадиных сил. Снаряженная масса машины составляет 6 950 кг, полная – 12 600 кг, технически допустимая – 13 300 кг. Паспортная грузоподъемность достигает 5 500 кг, к тому же он может буксировать прицеп массой 7 000 кг, при этом автомобиль очень компактный, маневренный. Во всяком случае, должен таким получиться. В остальном «Урал-80» близок к обычным «Некстам»: серийные мосты, 5-ступенчатая МКПП, 2-ступенчатая раздатка с блокируемым межосевым дифференциалом, рессоры.

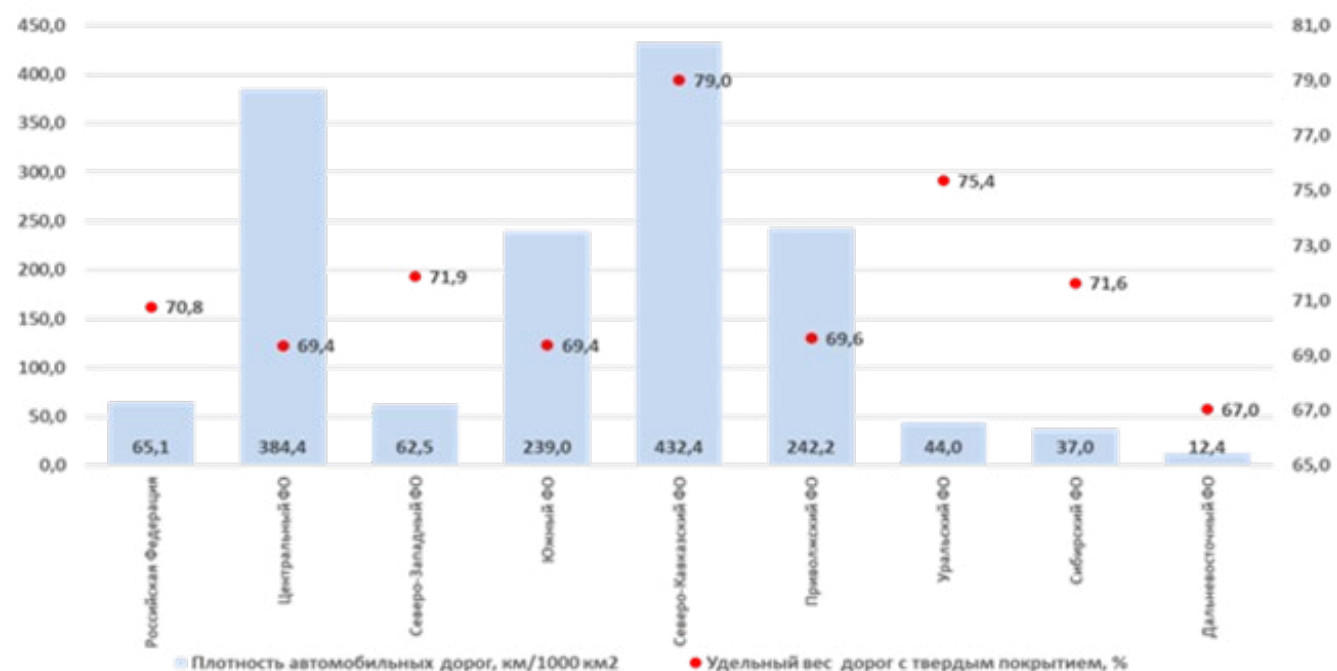
К числу новинок можно также отнести апгрейд четырехосного самосвала МАЗ-65262L. Привод на 8 колес, 6-цилиндровый двигатель Weichai мощностью 460 л. с., китайская АКПП Fast Gear. Это результат партнерства белорусского предприятия с КНР.

Работает в сегменте полного привода и КамАЗ. Генеральный директор КамАЗа Сергей Когогин называет текущие размеры грузового рынка в России «аномальными». Согласно озвученному им прогнозу, рынок может показать рост в 1,7 раза. Предприятие продолжает производство автомобилей поколения K4 и K5, в том числе полноприводных моделей с односкатной ошиновкой, хотя плановое число машин флагманской серии снижено в пользу более простой техники для государственных заказов. В пресс-релизах завода неоднократно отмечалось, что сейчас есть большой спрос на полноприводные автомобили. По итогам текущего года их доля в общем объеме выпуска продукции КамАЗа должна увеличиться, в следующем планируется еще больше нарастить и темп.

На состоявшейся в начале лета выставке «СТТ» также были представлены машины с полным приводом: самосвалы, автокраны, вахтовки и техника с различными надстройками. По словам представителей российских предприятий, к полноприводным моделям всегда есть интерес, и это направление является перспективным.

ДРАЙВЕРЫ РЫНКА

В настоящее время полноприводные автомобили составляют динамично развивающийся рынок во всем мире. Его объем в 2021 году оценивался более чем в 33 млрд долларов, а к 2030 году, согласно прогнозам экспертов, вырастет как минимум вдвое, превысив 67 млрд долларов США. Темпы прироста грузового полноприводного парка России являются одними из наиболее высоких в мире. Аналитики прогнозируют сохранение положительной динамики в ближайшее



годы и выделяют несколько основных причин для этого явления.

1. Структурные формы применения полноприводных грузовых автомобилей и типы автомобильного подвижного состава чрезвычайно разнообразны. Широта сфер применения, помноженная на наличие больших и малых строек, гарантирует спрос на машины с колесной формулой 6х6, 8х8 и 10х10. Этот драйвер сложнее всего оценить и «подсчитать», однако скидывать его со счетов не стоит: достаточно помониторить федеральные тендеры, и будет понятно, что машины с полным приводом будут покупать в ближайшее время.

Это, пожалуй, единственный действительно позитивный фактор, в котором плюсы развития страны дают плюсы конкретному сегменту грузовой техники. Другие действуют скорее от противного.

2. Обновление парка грузовой полноприводной техники будет идти вынужденно по причине острого устаревания эксплуатирующихся сегодня машин. По данным Russian Automotive Market Research, корпоративный парк коммерческих автомобилей в России насчитывает более 1,80 млн единиц, при этом 67,3% парка составляет техника старше 10 лет.

Добавляет красок картине информация агентства «Автостат». Аналитики подсчитали, что порядка 17% всех функционирующих автомобилей по своему техническому состоянию и степени загрязнения окружающей среды приближаются к пограничному уровню, а почти две пятых автопарка (39%) уже перешагнули этот рубеж. Причем это касается автомобилей всех марок.

Так, на начало года 27% грузового автопарка принадлежит бренду КамАЗ. Но отечественный парк машин Нижнекамского предприятия на 13% состоит из машин старше трех лет и на 60% — из машин старше 10 лет. Техника ГАЗ демонстрирует еще более тревожные возрастные показатели: у него более 77% машин в эксплуатации старше 10 лет и лишь 5% — старше трех лет. Схожие цифры показывают МАЗ, ЗИЛ и «Урал». При таких вводных данных, по мнению экспертов, через 5–7 лет с необходимостью замены столкнется каждый четвертый автовладелец.

Именно этот драйвер специалисты называют ключевым, говоря о перспективах роста рынка. И уже после него называют рост инфраструктурных проектов, развитие дорожной сети и освоение новых территорий. Даже если покупать машины будут не прямо сейчас, формирование отложенного спроса «выстрелит» в ближайшие 3–4 года.

3. Несмотря на то что полноприводные грузовые автомобили активно работают во всех отраслях и всех регионах, наибольшая доля такой техники сосредоточена в Сибири, на Дальнем востоке и в северных регионах страны. Это связано с невысокой плотностью дорожной сети. В настоящее время в среднем по России она составляет 64 км на 1000 кв. км. Самую низкую плотность дорог имеют Чукотский (1,2 км на 1000 кв. км) и Ненецкий (1,5 км на 1000 кв. км) автономные округа. Более половины автоперевозок осуществляется по грунтовым дорогам и автозимникам, которые в распутицу становятся труднопроходимыми. Еще одним важным фактором является невысокая доля дорог с твердым покрытием. Она составляет около 70% всей дорожной сети страны, а в ряде регионов (в районах Крайнего Севера

и на северо-востоке России) этот показатель еще ниже.

Перечисленные факторы оказывают негативное влияние на общую эффективность транспортно-логистических операций, существенно затрудняя грузоперевозки в стране и актуализируя необходимость повышения проходимости колесных грузовиков.

В связи с недостаточной развитостью дорожной сети в общем парке грузовых автомобилей, по прогнозам, будет увеличиваться доля автомобилей с полным приводом.

Главный вывод, который можно сделать в текущей экономической ситуации, заключается в следующем. В России сейчас есть факторы, которые способствуют развитию собственного производства полноприводных грузовых автомобилей в различных классах. В ограниченном количестве ведутся научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы в этом направлении. Позволят ли это создать конкуренцию китайским и другим иностранным машинам, покажет время.



Продажи новой дорожно-строительной и спецтехники в России за 2-й квартал и 1-е полугодие 2023/2022гг.

Представленные данные отражают неполный рынок дорожно-строительной техники, в связи с неучастием в статистической программе АЕБ всех участников рынка. Комитет производителей дорожно-строительной техники работает над привлечением новых участников в программу, в частности из Китая. Комитет производителей дорожно-строительной и спецтехники начал свою работу в рамках Ассоциации европейского бизнеса в феврале 2008 г.

Агрегированные данные продаж (в штуках) Комитета производителей дорожно-строительной и спецтехники АЕБ включают машины следующих производителей и импортеров: Кранекс, ПТЗ, Четра, Bobcat, Caterpillar, CNH*, JohnDeere*, Develon/Doosan, Dressta, Hidromek, Hitachi, Hyundai, JCB*, Komatsu, Liebherr*, UMG СДМ, Volvo*.

*Данные только за 2022 г.

*Для Liebherr данные за 2022 и 1 кв.2023



Экскаваторы-погрузчики		
2кв.2023	2кв.2022	%
214	437	-51,0%

	Экскаваторы-погрузчики		
	2023	2022	2023 / 2022
Январь	79	274	-71%
Февраль	86	498	-83%
Март	76	260	-71%
Апрель	91	175	-48%
Май	76	130	-42%
Июнь	47	132	-64%
Июль		76	
Август		67	
Сентябрь		93	
Октябрь		55	
Ноябрь		85	
Декабрь		62	
Итого	455	1907	

Гусеничные экскаваторы		
2кв.2023	2кв.2022	%
1067	1259	-15,3%

1 п-е 2023	1 п-е 2022	%
2347	2755	-14,8%

	Гусеничные экскаваторы		
	2023	2022	2023/ 2022
Январь	351	397	-12%
Февраль	403	579	-30%
Март	526	520	1%
Апрель	362	404	-10%
Май	335	384	-13%
Июнь	370	471	-21%
Июль		451	
Август		390	
Сентябрь		354	
Октябрь		436	
Ноябрь		438	
Декабрь		494	
Итого	2 347	5 318	



Погрузчики с бортовым поворотом		
2кв.2023	2кв.2022	%
87	84	3,6%

1 п-е 2023	1 п-е 2022	%
158	399	-60,4%

	Погрузчики с бортовым поворотом		
	2023	2022	2023/ 2022
Январь	13	143	-91%
Февраль	31	81	-62%
Март	27	91	-70%
Апрель	35	44	-20%
Май	26	19	37%
Июнь	26	21	24%
Июль		50	
Август		42	
Сентябрь		64	
Октябрь		50	
Ноябрь		56	
Декабрь		75	
Итого	158	736	

Гусеничные трактора		
2кв.2023	2кв.2022	%
154	375	-58,9%

1 п-е 2023	1 п-е 2022	%
435	722	-39,8%

	Гусеничные трактора		
	2023	2022	2023/ 2022
Январь	68	98	-31%
Февраль	80	132	-39%
Март	133	117	14%
Апрель	39	128	-70%
Май	65	126	-48%
Июнь	50	121	-59%
Июль		116	
Август		139	
Сентябрь		108	
Октябрь		76	
Ноябрь		69	
Декабрь		72	
Итого	435	1 302	

Колесные погрузчики		
2кв.2023	2кв.2022	%
164	295	-44,4%

1 п-е 2023	1 п-е 2022	%
389	594	-34,5%

	Колесные погрузчики		
	2023	2022	2023/ 2022
Январь	70	66	6%
Февраль	65	103	-37%
Март	90	130	-31%
Апрель	43	104	-59%
Май	57	91	-37%
Июнь	64	100	-36%
Июль		95	
Август		114	
Сентябрь		103	
Октябрь		80	
Ноябрь		99	
Декабрь		137	
Итого	389	1 222	

Колесные экскаваторы		
2кв.2023	2кв.2022	%
299	216	38,4%

1 п-е 2023	1 п-е 2022	%
544	418	30,1%

	Колесные экскаваторы		
	2023	2022	2023/ 2022
Январь	78	56	39%
Февраль	86	89	-3%
Март	81	57	42%
Апрель	99	44	125%
Май	105	78	35%
Июнь	95	94	1%
Июль		102	
Август		91	
Сентябрь		98	
Октябрь		59	
Ноябрь		126	
Декабрь		145	
Итого	544	1 039	

Трубоукладчики		
2кв.2023	2кв.2022	%
22	9	144,4%
1 п-е 2023	1 п-е 2022	%
61	19	221,1%

	Трубоукладчики		
	2023	2022	2023/ 2022
Январь	8	2	300%
Февраль	13	0	-
Март	18	8	125%
Апрель	12	5	
Май	7	1	
Июнь	3	3	
Июль		3	
Август		4	
Сентябрь		14	
Октябрь		5	
Ноябрь		17	
Декабрь		27	
Итого	61	89	



Самоходные грейдеры		
2кв.2023	2кв.2022	%
113	215	-47,4%
1 п-е 2023	1 п-е 2022	%
244	391	-37,6%

	Самоходные грейдеры		
	2023	2022	2023/ 2022
Январь	29	49	-41%
Февраль	47	69	-32%
Март	55	58	-5%
Апрель	17	78	-78%
Май	47	59	-20%
Июнь	49	78	-37%
Июль		52	
Август		50	
Сентябрь		112	
Октябрь		99	
Ноябрь		90	
Декабрь		160	
Итого	244	954	

Самосвалы с жесткой рамой		
2кв.2023	2кв.2022	%
4	74	-94,6%
1 п-е 2023	1 п-е 2022	%
11	178	-93,8%

	Самосвалы с жесткой рамой		
	2023	2022	2023/ 2022
Январь	5	38	-87%
Февраль	0	28	-
Март	2	38	-95%
Апрель	2	25	-92%
Май	1	26	-96%
Июнь	1	23	-96%
Июль		28	
Август		14	
Сентябрь		8	
Октябрь		11	
Ноябрь		7	
Декабрь		0	
Итого	11	246	

Телескопические погрузчики		
2кв.2023	2кв.2022	%
2	60	-96,7%
1 п-е 2023	1 п-е 2022	%
5	192	-97,4%

	Телескопические погрузчики		
	2023	2022	2023/ 2022
Январь	2	43	-95%
Февраль	0	45	-
Март	1	44	-98%
Апрель	1	24	
Май	0	22	
Июнь	1	14	
Июль		5	
Август		1	
Сентябрь		13	
Октябрь		8	
Ноябрь		0	
Декабрь		7	
Итого	5	226	



Колесные бульдозеры		
2кв.2023	2кв.2022	%
17	36	-52,8%

1 п-е 2023	1 п-е 2022	%
65	74	-12,2%

	Колесные бульдозеры		
	2023	2022	2023/ 2022
Январь	26	8	225%
Февраль	8	8	0%
Март	14	22	-36%
Апрель	7	19	
Май	2	7	
Июнь	8	10	
Июль		17	
Август		8	
Сентябрь		7	
Октябрь		8	
Ноябрь		5	
Декабрь		6	
Итого	65	125	



Association
of European
Businesses

Данные предоставлены
Association of European Businesses/AEBRUS.RU

Место встречи

19-Й ГОРНЫЙ ФОРУМ-ВЫСТАВКА МАЙНЕКС РОССИЯ 2023

Объединяем производителей,
поставщиков и потребителей продукции и услуг
горно-металлургического сектора.

4-5 октября 2023

Москва, Рэдиссон Славянская

О чем говорят герои рынка дорожностроительной техники в новые времена

2 августа 2023 года Ассоциация европейского бизнеса (АЕБ) подготовила отчет о состоянии рынка дорожно-строительной и спецтехники в России. Так, по данным ассоциации продажи упали в годовом выражении на 34,6%. Интересно, что в данных учитываются машины таких производителей и импортеров, как «Кранекс», ПТЗ, «Четра», Bobcat, Caterpillar, Develon/Doosan, Dressta, Hidromek, Hitachi, Hyundai, Komatsu, UMG СДМ, Volvo. Ассоциация подчеркивает, что представленные данные отражают неполную картину в связи с неучастием в статистической программе ряда игроков. С некоторыми из «неучтенных» предлагаем познакомиться в авторском проекте агентства «Маркетинг от Тимченко» – «Новые времена – Новые герои».



Поддерживать парк исправно функционирующего оборудования для «строителя» сегодня задача под звездочкой. Так, по последним данным «Газпромбанк Лизинг» более 50% существующего парка дорожностроительной техники требует обновления из-за износа, а также активного строительства инфраструктуры, особенно дорожной. По прогнозам того же отчета уже к концу этого года рынок дорожно-строительной и спецтехники (ДСТ) вырастет на 75%. Конечно, можно попытаться поддерживать жизнь в полюбившемся JCB или Wirtgen (John Deer) пока ситуация не

изменится... Но верней всего перестраховаться и изучить альтернативные варианты.

Почти десять лет назад российская промышленность встала на путь импортозамещения. Наиболее высокие темпы роста локального производства набрал к концу прошлого года, когда первый шок от последствий ухода привычных брендов сменился принятием и пониманием, что как прежде уже не будет. Рынок предложения разделился на две половины: производить или привозить.

ЛОКАЛИЗАЦИЯ НА МАКСИМУМ: РОССИЙСКИЙ НА 80%

AGB Construction Machinery относительно многих брендов – молодой, но очень амбициозный локальный игрок, который имеет все шансы забрать значительную долю рынка дорожно-строительной техники в перспективе десятилетия. Основная материально-сырьевая база компании сосредоточена в России.

В этом году на выставке СТТ Expo 2023 AGB Construction Machinery презентовала



экскаватор-погрузчик AGB 3CR, который может заменить, а где-то и превзойти один из наиболее популярных иностранных брендов. Не секрет, что техника JCB занимает большую часть парка оборудования строительных предприятий, поскольку они пока только разбираются во всём многообразии новых производителей дорожно-строительного оборудования и не спешат менять хоть и труднодоступное, но зарекомендовавшее себя ранее оборудование на неизвестную технику, во многом и из-за сопровождающих этот процесс риска и больших финансовых затрат. Тенденция будет сохраняться ещё долго. Именно для того, чтобы переход от привычного к «неизвестному» происходил плавно и экономически выгодно, специалисты AGB Construction Machinery создали многофункциональный универсальный экскаватор-погрузчик AGB 3CR.

AGB 3CR – это многофункциональная техника, которая применяется в гражданском и промышленном строительстве. Экскаватор-погрузчик способен выполнять работу от нулевого цикла и планировки территории, до погрузки и перемещения грузов. На данный момент он на 80% локализован и состоит из деталей и компонентов, изготавливаемых командой AGB Construction Machinery. Все основные металлоконструкции, кабину, литые, компания производит на площадке в г. Видное. Двигатель, гидромеханическую коробку передач и мосты на первые единицы были закуплены у английских поставщиков, но уже к 2025г. уровень локализации планируется увеличить до 95%.

Среди преимуществ экскаватора-погрузчика – удобная кабина оператора, хорошая

проходимость за счёт крабового хода и равновесных управляемых колёс. Двигатель Dieselmax 444 и гидравлическая система с двумя шестерными насосами сопровождаются надёжной системой охлаждения. Быстростъёмная каретка позволяет за считанные минуты заменять навесное оборудование.

Пользователи оценят универсальность машины: AGB 3CR отличает большое разнообразие сменного навесного оборудования – от ковша-смесителя и дорожной щётки до гидромолота и гидробура.

Компания AGB применяет современные технологии для обработки траверсы и башни рамы, а также инновационную технологию производства лонжеронов рамы, которая позволила снизить



время изготовления и увеличить долговечность деталей.

Технические характеристики модели не уступают функциональности: глубина копания – 5990 мм, масса машины – 8400 кг, объём челюстного ковша – 1 м³, мощность двигателя – 68,6 кВт. Это делает экскаватор универсальным и даёт возможность применять его в целом ряде отраслей.

AGB Construction Machinery также выступает как сервисный партнер и поставщик запчастей для своего оборудования, которые совместимы и с импортными аналогами JCB 3CX-S, 3CX, 4CX, 5CX, JS.

«Для разработки модели мы привлекли свою команду высококвалифицированных инженеров

и конструкторов, выпускников МГТУ им. Баумана, МАИ и МФТИ, а также ряд специалистов с внушительным опытом в отрасли. Сегодня в стране работают 6 филиалов, в том числе и в Москве, но мы планируем увеличивать мощности и уже к 2024 году выпускать 1500 единиц техники в год, чтобы покрыть ощутимый спрос на ключевое строительное оборудование. Также был сформирован большой, непрерывно пополняемый склад комплектующих, который позволяет обеспечивать плановую замену и сервисное обслуживание как AGB 3CR, так и существующего парка иностранной спецтехники. Для наших заказчиков также осуществляем техническую поддержку, ремонт и сервисное обслуживание нашей техники. Производя и поставляя оборудование и запасные части, мы также приносим уверенность в завтрашнем дне: постоянную поддержку и доступность

продукции в любом регионе России», – отметил Кирилл Викторович Кулик, генеральный директор AGB Construction Machinery.

НОВАЯ РОЛЬ ДИСТРИБЬЮТОРОВ: ОТ АНАЛИЗА ДЕФИЦИТА К КОНТРОЛЮ КАЧЕСТВА

Перед отечественными машиностроителями сегодня стоит важная задача, которая касается наращивания производственных мощностей, модернизации и технологического развития. В условиях стресса пребывают и поставщики спецтехники и оборудования. Если раньше в большинстве случаев ответственность за поставляемую технику брал на себя завод-производитель, то сегодня дистрибьютор вынужден не только заниматься поиском качественной альтернативы ушедшим брендам, но и усилить свои сервисные



возможности. Более опытные игроки берут курс на расширение, параллельно укрепляя свои позиции на рынке. Второй герой материала – один из лидеров по корпоративным продажам техники UMG – ГК «Автодоркомплект». Уже 25 лет группа выступает дистрибьютором специализированной техники, осуществляет комплексное сервисное обслуживание и поставляет запчасти предприятиям строительной, дорожной, нефтегазовой и других отраслей. В ассортименте преобладают машины отечественного производства, однако встречаются и достойные решения производителей из Турции и Китая. Компания представлена в 14 городах России, включая Москву, Санкт-Петербург, Челябинск, Магнитогорск, Оренбург, Екатеринбург, Тюмень, Пермь, Самара, Сургут, Нижневартовск, Новый Уренгой.

В этом году компания начала поиск и подбор решений для горнодобывающей промышленности. О развитии новых направлений, принципах компании и подходе в выборе производителей рассказал **директор по маркетингу «Автодоркомплект» Станислав Витенсон:**

«С момента создания компании мы не изменяем своему главному принципу – ориентация на качество продукта. Да, безусловно, сегодня реалии рынка не позволяют смотреть в сторону лидеров иностранных производителей ДСТ и

горнодобывающего оборудования, тем не менее всё ещё остаётся немало отличных решений из России, Турции и стран Азии. Основное наше направление – строительная техника, но одинаково высокие требования мы применяем к выбору производителя для любой отрасли.

Прежде, чем предложить новый продукт нашим заказчикам, наша команда тщательно оцениваем возможности потенциального партнера-производителя: его технические возможности, используемую материально-сырьевую базу вплоть до таких мелочей, как качество сварного шва. Последние полтора года, в первую очередь, мы стремимся восполнить наиболее пострадавшие от санкций сегменты. Наши заказчики, потеряв возможность ориентироваться в многообразии неизвестных торговых марок, наводнивших рынок, предпочитают опираться на наш опыт и экспертизу, и здесь мы не можем их подвести. У подобного доверия есть обратная сторона, так как все репутационные риски, связанные с поставкой некачественной или неподходящей техники, ложатся на плечи дистрибьюторов.

Поэтому мы придерживаемся мобильного и гибкого подхода, стараемся срабатывать на опережение, своевременно реагировать на изменения и не перестаём искать новые точки

роста и продуктовые направления. Сегодня в нашем портфеле брендов-партнеров наряду с отечественными производителями представлена экскаваторами-погрузчиками Sukurova, телескопическими погрузчиками Heli, бульдозерами Shehwa. Расширяется сотрудничество с уже известным российскому рынку брендом MESDA – производителем щековых, роторных, молотовых и конусных дробилок, грохотов и штабелеров на гусеничном шасси.

Помимо тяжелого оборудования мы поставляем и вспомогательное. В этом году на Дне строителя в Екатеринбурге представили новинку от нашего давнего партнера – производителя вездеходов для личного и коммерческого использования ТРЭКОЛ – снегоболотоход ТРЭКОЛ ВЕГА. Он представляет собой трехосную полноприводную машину с бескамерными шинами. Внутри машины восемь посадочных мест. Автомобиль предназначен для круглогодичной перевозки пассажиров и грузов по бездорожью, слабонесущим грунтам, по дорогам общей сети.

«На ближайшие годы компания ставит перед собой амбициозные задачи – нарастить штат сотрудников, открыть новые филиалы и сервисные центры, развивать компетенции по различным направлениям и планомерно выходить на новый уровень».

Организатор:

Окружной выставочный центр

ЮГОРСКИЕ КОНТРАКТЫ

MEMBER OF THE RUSSIAN UNION OF EXHIBITIONS AND FAIRS

ЧЛЕН РОССИЙСКОГО СОЮЗА ВЫСТАВОК И ФАЙРОВ

Техническая поддержка:

EXPROTECH

vk.com/sngexpo

t.me/sngexpo

XXVIII МЕЖДУНАРОДНАЯ
СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ
ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ ВЫСТАВКА

СУРГУТ.
НЕФТЬ И ГАЗ
2023



XXVIII INTERNATIONAL
SPECIALIZED
TECHNOLOGICAL EXHIBITION

SURGUT.
OIL & GAS
2023

27-29
СЕНТЯБРЯ

г. Сургут,
СОК «Энергетик»
ул. Энергетиков, 47

#приёмзаявок #СНГ #СургутНефтьГаз2023
#выставка #ЮГРА #Сургут #sngexpo #ЮК
#Сургутнефтегаз #2023 #четвертьвекавместе
#ЮгорскиеКонтракты #Exprotech

ПРИГЛАШАЕМ ВАС ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В

XXVIII МЕЖДУНАРОДНОЙ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЙ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ВЫСТАВКЕ

«СУРГУТ. НЕФТЬ И ГАЗ-2023»

Заявки на участие Экспонентов, Посетителей и представителей СМИ в Международной специализированной технологической выставке «Сургут. Нефть и Газ – 2023» принимаются до 13.09.2023 включительно следующими способами:

- По номеру телефона: **+7 (3462) 94-34-54**
- На электронную почту: **sales@yugcont.ru**
- По форме обратной связи на официальном сайте: **www.sngexpo.ru**



В Красноярске завод «Борус» при поддержке ФРП открыл новый цех по выпуску фронтальных погрузчиков и комплектующих к ним

Машиностроительный завод «Борус» (Группа «Карьерные машины») запустил серийное производство фронтальных погрузчиков под брендом Borus, а также наладил выпуск комплектующих собственной разработки к ним.

Общие инвестиции в создание нового цеха составили 500 млн рублей, из которых 200 млн рублей в виде льготного займа по программе «Комплектующие изделия» на приобретение высокотехнологичного оборудования предоставил федеральный Фонд развития промышленности (ФРП).

«При поддержке ФРП мы смогли оснастить новый производственный цех современным оборудованием. Одновременно с этим собственный конструкторский отдел компании разработал раму, ковш, кабину и капот для фронтальных погрузчиков. В результате мы начали в новом цеху выпуск погрузчиков марки Borus в среднем ценовом сегменте грузоподъемностью 3, 3,5, 5 и 8 тонн», — рассказал директор ООО «Борус» Павел Пестриков.

Установленное в новом цеху площадью 6 тыс. кв. м. высокотехнологичное оборудование позволило наладить выпуск фронтальных погрузчиков и комплектующих к ним. Кроме того, компания нарастила производство уже выпускаемого навесного оборудования для экскаваторов, грейдеров и другой спецтехники: лесозахватов, рыхлителей грунта, ковшей, боковых отвалов для уборки снега, ножей отвала, квик-каплеров, грейферных захватов, лифт-кабин и т.п.

При сборке погрузчиков используются комплектующие собственной разработки и производства — уровень локализации, по оценкам компании, составляет 64%. К 2025 году красноярский завод планирует достичь уровня 80%.

До запуска нового производства, по данным компании, зарубежные производители занимали более 90% рынка фронтальных погрузчиков в России. Создание нового производства поможет снизить долю импорта в этом сегменте спецтехники. Погрузчики и навесное оборудование компании «Борус» не уступают по качеству и надежности импортному, но дешевле и логистически доступнее.

Фронтальные погрузчики красноярского производства отличаются маневренностью, высокой мощностью и универсальностью. Они легко перемещаются по дорожному покрытию на любые расстояния и подходят для транспортировки сыпучих и мелкоштучных грузов.



Основные заказчики фронтальных погрузчиков — строительные компании, предприятия горнодобывающей отрасли, складские предприятия, а также организации сельского и лесного хозяйства. Основная география поставок компании — Сибирь, Дальний Восток и Урал. Также среди покупателей погрузчиков предприятия из центральных регионов России.

В ходе реализации проекта создано 47 рабочих мест.

СТТ ЭХРО

ОСНОВА ВАШЕГО УСПЕХА

Главная выставка строительной техники и технологий в России

28–31 мая 2024

Крокус Экспо, Москва



Разделы выставки:

- Строительная техника и транспорт
- Производство строительных материалов
- Добыча, обогащение и транспортировка полезных ископаемых
- Запчасти и комплектующие для машин и механизмов. Смазочные материалы



ctt-expo.ru

Организатор

SIGMA
XPO

При поддержке

Крокус Экспо
Международный выставочный центр

COMVEX

ВАШ ПУТЬ К УСПЕХУ

Международная выставка
коммерческого транспорта
и технологий

28–31 мая 2024

Крокус Экспо, Москва



Разделы выставки:

- Грузовой транспорт
- Пассажирский автотранспорт
- Легкие коммерческие автомобили
- Прицепы, полуприцепы, надстройки
- Электротранспорт
- Автозапчасти и компоненты
- Телематика, IT и ПО
- Сервисные услуги



comvex.ru

Организатор

SIGMA
XPO

При поддержке

Крокус Экспо
Международный выставочный центр

Ключевой форум для отечественного строительно- дорожного и специализированного машиностроения прошел в Чувашской Республике

Форум строительно-дорожного и специализированного машиностроения «СТРОЙДОРЭКСПО 2023» и Заседание Межведомственной рабочей группы по вопросам импортозамещения в сфере закупок российской строительно-дорожной, коммунальной техники и расширения номенклатуры данной продукции прошел при поддержке Ассоциации «Росспецмаш» в Новочебоксарске.

В мероприятии приняли участие руководители и представители Минпромторга России, Минтранса России, Ассоциации «Росспецмаш», Росавтодора, ГК Автодор, РОСАСФАЛЬТа, НАИК, Союздорстроя, производители техники и оборудования, подрядные и субподрядные организации, представители ОЛА, ФРП, АТР, Росстандарта, ЕЭК, АО «Электронный паспорт», НАМИ.

Среди основных вопросов – состояние и перспективы производства строительно-дорожной и специализированной техники в России, меры по снижению зависимости строительных организаций от импорта техники и технологий, цифровое развитие отрасли, возможности технического регулирования по обеспечению добросовестной конкуренции и прозрачности рынка спецтехники, оперативный мониторинг рынка, ключевые меры поддержки заводов и направления регулирования рынка техники.

Президент Ассоциации «Росспецмаш» Константин Бабкин отметил, что несмотря на все сложности последних лет отечественное строительно-дорожное машиностроение движется вперед. Компании инвестируют в производство, выпускают новые виды техники, строят заводы, увеличивают выпуск своей продукции. При этом не может не тревожить тот факт, что доля отечественных игроков на внутреннем рынке падает. Наряду с тревожной сложившаяся ситуация показывает потенциал для дальнейшего роста производства российской строительно-дорожной техники. Ведь в целом ряде ключевых сегментов СДТ доля импорта составляет 80–90%.

Особое внимание в своем выступлении спикер уделил вопросу открытости данных со стороны машиностроителей, чтобы можно было всегда располагать оперативной и актуальной информацией о возможностях заводов и ситуации в отрасли.



Заместитель директора департамента Минтранса РФ Ренат Гайнетдинов сообщил, что министерство работает над актами, направленными на развития отрасли. В частности, на внутриведомственном согласовании находится проект по стимулированию спроса на отечественную строительно-дорожную технику.

Заместитель руководителя Росавтодора Олег Ступников отметил, что наиболее актуальным вопросом на сегодняшний день является технологический суверенитет отраслей российской экономики и особенно – дорожного хозяйства.

Он привел несколько примеров проектов по импортозамещению. Так, на одном из участков реконструкции автомобильной дороги М-7 «Волга» был сформирован асфальтировочный комплекс, который полностью состоит только из отечественной техники. В него вошли

асфальтобетонный завод, самосвалы, асфальтоукладчик и дорожные катки.

«Помимо работы с производителями техники, особенно важна поддержка производства отечественных комплектующих», – добавил Олег Ступников.

Также в ходе форума представители строительно-дорожных организаций рассказали о своем опыте сотрудничества с производителями российской строительно-дорожной техники.

Участники мероприятия отметили повышение качества российских машин, выпуск новых моделей, растущие объемы инвестиций, которые направляют на развитие производства отечественные заводы, и необходимость создания всех условий для дальнейшего динамичного развития отрасли.

Современные ИТС решения необходимы для развития дорожной отрасли

В рамках Международного форума «Kazan Digital Week – 2023» совместно с концерном «Телематика» прошел круглый стол по теме: «Платные дороги: возможности для государства, региона, города и водителя», посвященный развитию платных скоростных магистралей, обсуждению их влияния на экономику регионов, а также эффектов, которые можно достичь в управлении транспортными потоками и в повышении безопасности дорожного движения с помощью интеллектуальных транспортных систем.



Круглый стол «Платные дороги – уже зарекомендовал себя как ежегодная отраслевая дискуссионная площадка, которая объединяет ключевых представителей дорожно-транспортного комплекса России и задает бенчмарк для всей сферы.

Марсель Нигметзянов, заместитель генерального директора концерна «Телематика» выступил со вступительным словом в качестве модератора и рассказал, что отрасль интеллектуальных транспортных решений для дорог является одной из самых молодых в России и в мире. Но Россия проделала этот путь за 10 лет, когда другим странам потребовалась на это 50 лет и более. В короткие сроки мы смогли создать технологии и ПО мирового уровня, которые активно применяются на наших дорогах, а в некоторых случаях даже превосходят зарубежные аналоги.

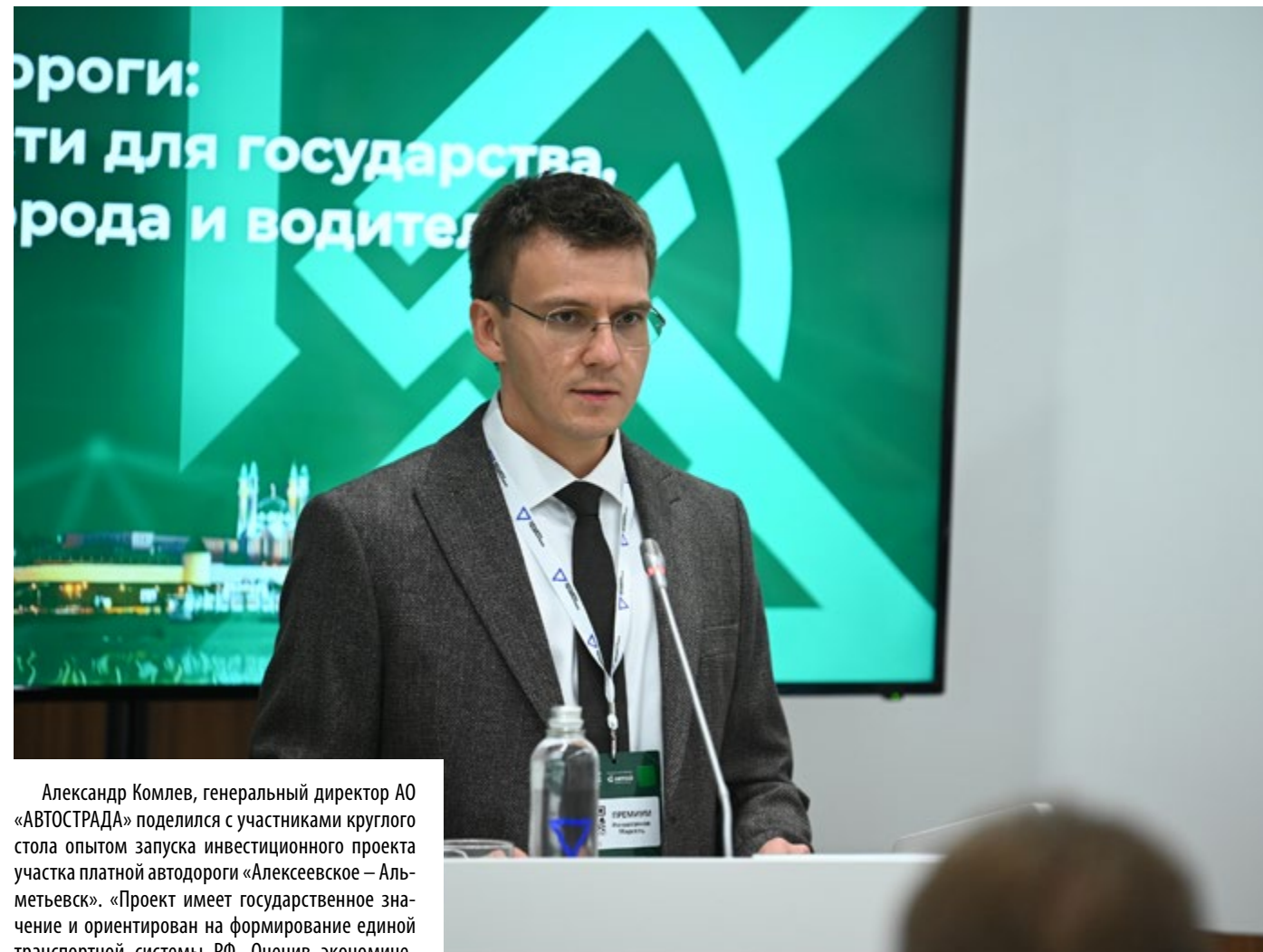
В рамках дискуссии Денис Кирихин, заместитель начальника управления регионального развития и реализации национального проекта ФДА «Росавтодор» отметил важность дальнейшего развития отрасли и интеграции в дорожные проекты передовых ИТС решений. К примеру, таких как безбарьерная система взимания платы, которая позволяет не только экономить время в пути, но и сокращает затраты концессионера за счет отсутствия необходимости в пунктах взимания платы со шлагбаумами.

Игорь Антропов, директор департамента информационных технологий и интеллектуальных транспортных систем ГК «АВТОДОР» подтвердил, что количество магистралей растет и в 2024 году ГК «Автодор» планирует ввести в эксплуатацию рекордные 923 км платных автомобильных дорог

первой категории, что существенно улучшит транспортную доступность регионов.

«Наиболее эффективным механизмом для реализации масштабных инфраструктурных проектов по строительству дорожной сети являются концессионные соглашения, которые позволяют привлечь частные инвестиции и, в целом, консолидировать возможности государства, опыта бизнеса, тем самым, достичь максимальной синергии ресурсов», – рассказал Зуев Кирилл, Заместитель генерального директора ООО «ПУСК».

«Подобные долгосрочные комплексные соглашения позволяют реализовать планы по дорожным проектам и преодолеть дефицит бюджетных средств», – отметил первый заместитель генерального директора ИнфраВЭБ Дмитрий Твардовский.



Александр Комлев, генеральный директор АО «АВТОСТРАДА» поделился с участниками круглого стола опытом запуска инвестиционного проекта участка платной автодороги «Алексеевское – Альметьевск». «Проект имеет государственное значение и ориентирован на формирование единой транспортной системы РФ. Оценив экономическую эффективность проекта, выбор был сделан в пользу Free-Flow, системы, которая позволяет отказаться от шлагбаумов и проезжать без заторов и пробок в пунктах взимания платы. Мы заранее предусмотрели создание ИТС для повышения безопасности всех участников движения. От внедрения передовых технологий мы ожидаем повышения эффективности оптимизации трафика и роста лояльности и комфорта пользователей», – сказал Александр Комлев.

Завершил круглый стол Вахтанг Трушин, генеральный директор компании «Казань-Телематика» (входит в концерн «Телематика»). «Сердцем каждой платной дороги является ИТС, которая включает следующие основные компоненты: Автоматизированная система управления дорожным движением, система «Свободный поток» и автоматизированная система весогабаритного контроля. В комплексе они позволяют добиться эффективности использования транспортных ресурсов, оптимизировать дорожный трафик. Преимущества для водителя, который использует «Умную» дорогу также сложно переоценить – это высокий уровень мобильности, комфорт и удобство от использования бесшовных технологий».

СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:

Концерн «Телематика» (www.telematika.com) — международный разработчик и российский лидер решений в области интеллектуальных транспортных систем. Концерн ведет свою деятельность на рынке телематических услуг России, СНГ, Азии и Латинской Америки. Технологии компании сфокусированы в следующих стратегических областях: интеллектуальные транспортные системы, решения для платных автомагистралей, системы весогабаритного контроля, цифровизация железнодорожного транспорта, инфраструктура для «умных» дорог, беспилотные мультимодальные грузовые автомобильные и железнодорожные перевозки, в том числе в рамках международных транзитных коридоров.

Казань-Телематика (входит в концерн «Телематика») — высокотехнологичная российская компания, реализующая проекты национального масштаба по разработке, интеграции и эксплуатации комплексных интеллектуальных транспортных систем (ИТС). Компания является вендором и предлагает собственные технические решения в транспортной отрасли – от специальных табло и знаков переменной информации, комплексов фотовидеофиксации, системы распознавания инцидентов, мониторинга транспортных потоков и транспортной аналитики, автоматической системы весогабаритного контроля до безбарьерной системы взимания платы «Свободный поток».

За дополнительной информацией обращаться:

Сидорина Алина, руководитель PR-направления Концерна «Телематика»
+7 (965) 972-60-85; asidorina@telematika.com

В Москве прошла крупнейшая в России выставка коммерческих автомобилей Comtrans 2023

С 5 по 8 сентября 2023 года в Москве, в ЦВК Экспоцентр состоялась крупнейшая в России и Восточной Европе международная выставка коммерческих автомобилей COMTRANS.



В выставке приняли участие 242 компании из 5 стран мира: Россия, Белоруссия, Китай, Турция и Иран.

Генеральным партнером выставки COMTRANS 2023 стало ПАО «КАМАЗ».

Крупнейшие автопроизводители представили на своих стендах новые модели грузовых и легких коммерческих автомобилей, автобусов и микроавтобусов, специальной автотехники, прицепов и полуприцепов, также были представлены новинки в сферах запчастей и комплектующих. За 4 дня выставку посетили более 17 500 профессионалов из автомобилестроительной и автотранспортной отраслей.

В «Гран-при «За рулем» Коммерческие автомобили 2023» за победу боролись 22 транспортных средства. Кроме того, в этом году добавились категория «Двигатель года».

Профессиональные жюри, состоящее из представителей крупных автотранспортных компаний и предприятий, эксплуатирующих подвижной состав, определили победителей Гран-при в восьми номинациях.

Генеральным спонсором Церемонии награждения выступила компания ВТБ Лизинг.

В рамках выставки состоялись пресс-конференции крупнейших производителей: ПАО «КАМАЗ», ГК «Современные транспортные технологии», Минского автомобильного завода «МАЗ», Автозавода «УРАЛ».

Компании представили в рамках выступлений новые модели для грузовых и пассажирских перевозок, малого и среднего бизнеса, коммунальной и социальной сфер.

6 сентября выставку отметил визитом Раис Республики Татарстан Рустам Минниханов. В

сопровождении генерального директора ПАО «КАМАЗ» Сергея Когогина, Рустам Минниханов ознакомился с экспозицией, посетил стенды крупнейших производителей: «Понравилось то, что российский автопром, который производит коммерческие автомобили, работает, растет и развивается, я вижу очень много новых разработок», отметил Рустам Нургалиевич.

7 сентября выставку COMTRANS посетил Заместитель Председателя Правительства Российской Федерации – Министр промышленности и торговли Российской Федерации Денис Мантуров.

В рамках посещения выставки Денис Валентинович осмотрел стенд ГК «Современные транспортные технологии», в частности, на стенде компании вице-премьер – глава Минпромторга России ознакомился с универсальным автомобилем для служб доставки SDV 3,5 – первым в России низкопольным



грузовым электромобилем с многофункциональным грузовым отсеком и уделил внимание новому туристическому автобусу большого класса – «Круиз».

Во время осмотра стенда ПАО «КАМАЗ», на котором было представлено около 30 экспонатов, вице-премьер ознакомился с моделью автобуса среднего класса НЕФАЗ-4290, электробусом КАМАЗ-6282 с ночной зарядкой, спортивной версией грузовиков поколения K5 и другими современными видами автотехники.

На стенде Минского автомобильного завода Денис Мантуров осмотрел новый МАЗ 350, предназначенный для туристических и междугородних перевозок, а также новую модель седельного тягача МАЗ-541SA5 и самосвал МАЗ-65262L. На стенде автозавода «УРАЛ» министр отметил перспективный

модельный ряд ведущих мостов собственного производства. Кроме того, «УРАЛ» представил автомобиль-самосвал УРАЛ С34520, предназначенный для перевозки насыпных и навалочных грузов, бортовой автомобиль «УРАЛ 80», перспективную модульную «Электроплатформу» и другие модели спецтехники.

Также, в рамках посещения выставки Денис Мантуров осмотрел стенд Научно-Производственного Комплекса «АВТОПРИБОР», на котором особый интерес вызвал импортозамещенный моторедуктор и стенд компании «Ителма», которая представила собственную электронную архитектуру для коммерческого транспорта, включающую санкционно-стойкие блоки управления.

С первого дня выставка COMTRANS сопровождалась масштабной программой деловых



мероприятий, которая продлилась в течение всех дней проведения выставки на специальной площадке COMTRANS ARENA, подготовленная организаторами в партнерстве с Международным союзом автомобильного транспорта (IRU), Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков (АСМАП), Транспортной Ассоциацией Московской Агломерации (ТАМА), Национальной газомоторной ассоциацией, клубом АвтоБосс, ГК «МОНТРАНС» и Авито.Спецтехника.

За 4 дня проведения деловой программы выступили более 60 спикеров, количество слушателей составило более 900 человек.

В рамках программы состоялась стратегическая панельная сессия компаний-автопроизводителей, были представлены аналитические данные и озвучены прогнозы рынка коммерческих автомобилей в России. Актуальными темами, поднятыми в процессе дискуссий, стали: направление поиска новых рынков и транспортных коридоров для автомобильных и интермодальных международных перевозок, альтернативные виды топлива, пути развития мультимодальной пассажирской мобильности, мониторинг подвижного состава, специализированные маркетплейсы для коммерческих автомобилей и многое другое.

Спикерами и модераторами программы выступили ведущие эксперты автомобильной индустрии и транспортной отрасли, руководители компаний-производителей, представители Министерства промышленности и торговли, Министерства транспорта и других государственных организаций.

COMTRANS традиционно поддержали, а также приняли участие в деловой программе выставки: Министерство промышленности и торговли Российской Федерации, Министерство транспорта Российской Федерации, Российский союз промышленников и предпринимателей, Торгово-промышленная палата РФ, Дептранс Москвы, Транспортная Ассоциация Московской Агломерации ТАМА, Международный союз автомобильного транспорта IRU, Ассоциация международных автомобильных перевозчиков АСМАП и другие профессиональные объединения

«Вездеходер 2023» вновь соберёт самых активных участников индустрии

1-3 декабря в московском ЦВК «Экспоцентр» уже в пятый раз пройдёт единственная в России выставка вездеходной техники «Вездеходер 2023».

На одной площадке будут представлены последние достижения вездеходостроения, разработки российских конструкторов и уникальная техника, предназначенная не только для активного отдыха, но и для выполнения рабочих задач большинства добывающих отраслей в условиях бездорожья.

МНОГООБРАЗИЕ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ВЕЗДЕХОДОВ

Российские производители выпускают вездеходы всех видов: на шинах низкого давления, гусеничные и даже шнекороторные. Некоторые из них существуют в единственном экземпляре, другие уже стали серийными, а третьи пока являются прототипами и ждут своего часа. На «Вездеходере 2023» будет представлен весь спектр вездеходной техники различных типов и назначения: для охоты, рыбалки и активного отдыха, для решения задач нефтегазовой области, геологических изысканий и экспедиций.

В прошлом году в выставке приняли участие вездеходы Severtrucks, «Лесник», «Русак», «Тайпан», «Архант», Sherp, Fenix, Tracker, «Кекур», Enwix, «Сокол», «ЛитЛ», «Сергеев Динамикс», BigBo, «Шатун-Медведь», Billy's Garage, Dozor, «Кракен», «Секач», «Триумф», Athlete, Khan и другие.

ВСТРЕЧИ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ ИНДУСТРИИ

На выставке «Вездеходер 2022» прошла Конференция о проблемах индустрии вездеходной техники при поддержке Ассоциации производителей вездеходной техники с участием представителей исполнительной и законодательной власти РФ. Спикеры подняли проблемы отрасли, а также обсудили вопросы дальнейшего сотрудничества и варианты совместной работы с представителями власти.

В этом году участники вновь соберутся, чтобы подвести итоги года, а также определить дальнейшие шаги в развитии вездеходной индустрии.



РАЗРАБОТКИ РОССИЙСКИХ КОНСТРУКТОРОВ

В рамках выставки «Вездеходер 2022» прошёл «Кубок конструкторов». Изобретатели из разных уголков России смогли представить свои разработки экспертам в видеоформате. Проекты мастеров оценивали конструктор Алексей Гарагашьян, дизайнер Святослав Саакян и производитель снегоходов «Лесник» Андрей Иванов.

«Вездеходер 2023» вновь станет площадкой для реализации самых смелых и амбициозных проектов.

Выставка пройдет 1-3 декабря 2023 года по адресу г. Москва, Краснопресненская наб., 14, ЦВК «Экспоцентр».

Следите за новостями на сайте vezdehoder.ru и в социальных сетях vk.com/vezdehoder_ru

СТО EXPO

ВАШ КЛЮЧ К УСПЕХУ

Международная выставка запчастей, послепродажного обслуживания и сервиса

28–31 мая 2024

Крокус Экспо, Москва



Разделы выставки:

- Запчасти и компоненты
- Оборудование для диагностики и ремонта
- Аксессуары и тюнинг
- Аккумуляторные батареи и электроника
- Масла, жидкости и смазочные материалы
- Телематика, IT-решения и ПО



cto-expo.ru

Организатор

SIGMA
XPO

При поддержке

КРОКУС ЭКСПО
Международный выставочный центр



ВЫГОДА*
200 000 Р
ПРИ ПОКУПКЕ ЛЮБОЙ ТЕХНИКИ BULL

*Скидка по программе предоставляется при приобретении техники BULL в ООО «Компания СИМ-авто» или у его дилеров через участников программы. Срок действия программы до 31.12.2023.

РУСБИЗНЕСАВТО
АВТОТЕХНИКА • СЕРВИС • ЗАПЧАСТИ

30 ЛЕТ
НА РЫНКЕ
АВТОТЕХНИКИ

ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ
ДИСТРИБЬЮТОР
8 (800) 700-67-50
rbauto.ru

