

# СПЕЦТЕХНИКА

## И ТРАНСПОРТ

№05-06  
ИЮНЬ  
ИЮЛЬ



РОССИЙСКОЕ ПРОИЗВОДСТВО  
ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ:  
ФАКТЫ, ПЕРСПЕКТИВЫ, ВЫЗОВЫ

22



**№1** СМЕЛОСТЬ  
БЫТЬ  
ПЕРВЫМ

**< 10** ЛЕТ НА  
РЫНКЕ

**< 2.5** к ДОВОЛЬНЫХ  
КЛИЕНТОВ

**< 15** к ПРОДАННОЙ  
ТЕХНИКИ

**“ЛОЭД”**

ЯВЛЯЕТСЯ ОФИЦИАЛЬНЫМ  
ДИЛЕРОМ ЗАВОДА “GOODENG”  
НА ТЕРРИТОРИИ РФ



ZHONG TONG BUS



## Туристический автобус Zhong Tong LCK6127H Compass

ООО «АВТОБОСС» – официальный дилер завода «Зонг Тонг» Zhong Tong представляет автобус, сочетающий в себе большую вместительность, комфорт и функциональность. Богатую комплектацию и широкий выбор опций для любых потребностей.

**8 (800) 444-0778**

[www.autobosrus.ru](http://www.autobosrus.ru)



Заводская гарантия – 2 года или 150 000 км пробега.

Фиксированные цены включают таможенные пошлины, утилизационный сбор, налоги и доставку до клиента. Рассрочка.

Автобусы бережно перегоняются надежными водителями по качественным дорогам.

В собственном сервисном центре проводится предпродажная подготовка и обслуживание с использованием оригинальных запчастей.

Амурская обл.  
г. Благовещенск,  
ул. Октябрьская, 173/1,  
каб. 406-408

Московская обл.  
г. Химки  
Елино 4а

8 800 234 04 88

Лоэд-тех.рф

loed.2018@mail.ru



Реклама



## СПЕЦНОВОСТИ

- Челябинский механический завод выпустил специальные бортовые автомобили с КМУ различной грузоподъемности
- Компания «Современные транспортные технологии» поставила холдингу Цемрос 177 тягачей «Валдай 45»
- Ассоциация «Росспецмаш» рассказала о барьерах на пути локализации в РФ выпуска компонентов для специализированной техники
- Нигерия интересуется российской коммунальной и сельскохозяйственной техникой
- Российский завод выпустил новый полуприцеп для перевозки сельхозтехники
- Ассоциация «Росспецмаш» и Аскон подвели итоги всероссийского конкурса профессионального мастерства по 3d-моделированию
- ЧЕТРА готовится презентовать рынку новый фронтальный погрузчик
- Челябинский производитель тракторов и навесного оборудования переходит на неполную рабочую неделю
- ЧЕТРА выпустила свой первый электрический мини-погрузчик
- Премьерный показ новой установки гнб состоялся на выставке СТТ-2025
- ЧЕТРА увеличивает гарантию на экскаваторы
- В России представили новую спецмашину для монтажа линий электропередач
- В Ростове-на-Дону откроют региональный центр мини-экскаваторов
- Вологодский завод выпустил полуприцеп-цистерну на трехосной подкатной тележке
- Машиностроители в тверской области обсудили развитие производства отечественной специализированной техники
- Машиностроительный кластер Чувашской Республики расширяет географию участников

## СПЕЦРЕЛИЗ:

- 10 Автомобили на природном газе сэкономят перевозчикам свыше 2,2 млн рублей ежегодно
- 11 Компания «Современные транспортные технологии» и «Саранский завод автосамосвалов» представляют самосвальную модификацию нового полноприводного грузовика «Садко 9»
- 13 Самые популярные летние шины производства KAMA TYRES
- 16 Телескопические погрузчики JCB: универсальность, которая требует успеха
- 22 Российское производство дорожно-строительной техники: факты, перспективы, вызовы
- 28 Рынок машин для обслуживания дорог и городов
- 36 Компания «Современные транспортные технологии» объявляет старт продаж нового полноприводного грузовика «Садко 9»
- 38 МЗ «Тонар»: «Мы готовы к будущему росту»

## ПРЕССРЕЛИЗ

- 12 «Урал» благодаря ФРП открыл два новых участка по выпуску деталей для мостов
- 32 Компания из Калининграда поделилась опытом эксплуатации экскаватора-амфибии LOVOL при благоустройстве водоемов
- 44 KAMA PRO: шины, проверенные дорогой

## ПОСТРЕЛИЗ

- 14 На выставке COMVeh-2025 состоялась российская премьера нового SITRAK C9H
- 34 СТТ Экспо 2025: результаты и масштаб прошедшей юбилейной выставки
- 37 Премьера ДСТ от Ростсельмаш
- 42 Мир LECAR» принял участие в Международной выставке «СТО Экспо 2025»
- 46 Горнопромышленный форум в Новокузнецке: итоги

## ОБЗОР

- 18 Обзор экскаватора LiuGong 922F

4



10

12

14

18



«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

**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:**  
Екатерина Рамильевна Хафизова

**Главный редактор:** Екатерина Рамильевна 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

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

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

**Выход в свет:** 5 августа 2025 года

**Тираж:** 10 000 экз.

**Свидетельство о регистрации средства массовой информации** ПИ ФС77-82874 от 04.03.2022 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.

6+

Учредитель информационного портала  
и издатель журнала  
«Спецтехника и транспорт»

Оператор специализированных  
выставок  
и мероприятий

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

**СпецТехника**  
И ТРАНСПОРТ

**100+**  
TECHNO  
BUILD



## ЧЕЛЯБИНСКИЙ МЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД ВЫПУСТИЛ СПЕЦИАЛЬНЫЕ БОРТОВЫЕ АВТОМОБИЛИ С КМУ РАЗЛИЧНОЙ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ



Челябинский механический завод (входит в Ассоциацию «Росспецмаш») продемонстрировал краноманипуляторные установки собственного производства грузоподъемностью 8 и 9 тонн представителям сервисных центров предприятия. Автомобили бортовые с краноманипуляторной установкой КМ-206 предназначены для выполнения погрузочно-разгрузочных и строительно-монтажных работ в разных отраслях (промышленность, строительство, сельское хозяйство и др.).

В 2025 году ЧМЗ готовит к запуску в серийное производство полноповоротные тросовые КМУ (с L-образной стрелой) с гидравлическим приводом и с жесткой подвеской телескопической стрелы. С середины 2025 года АО «ЧМЗ» запускает краноманипуляторные установки грузоподъемностью 8 и 9 тонн в серийное производство.

Краноманипуляторные установки Челябинец могут монтироваться на шасси (6х6) с бортовой платформой с металлическими откидными бортами. Грузоподъемность платформы составляет 11 тонн, а ее внутренние размеры — 6112 x 2450 x 730 мм — позволяют вместить грузы различных габаритов. Длина 6-ти секционной стрелы с профилем оvoidного типа достигает 19,8 м. КМУ Челябинец может поднимать грузы на максимальную высоту до 20,7 м, а также перемещать их в радиусе до 19,4 м.

Новые установки КМ-206 выпускаются для эксплуатации и выполнения грузозы операций в умеренном климате в температурном диапазоне от — 40°C до + 40°C.

Краноманипуляторные установки можно дооснастить рабочей платформой и буром.

## КОМПАНИЯ «СОВРЕМЕННЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ» ПОСТАВИЛА ХОЛДИНГУ ЦЕМРОС 177 ТЯГАЧЕЙ «ВАЛДАЙ 45»

Компания «Современные транспортные технологии» завершила отгрузку крупной партии цементовозов «Валдай 45» холдингу ЦЕМРОС. 177 новых тягачей было передано с начала сотрудничества.

Холдинг ЦЕМРОС — партнер компании «Современные транспортные технологии» — впервые начал получать тягачи «Валдай 45» в июне 2024 года. Заключить контракт на новую поставку тягачей компанию подтолкнула необходимость обеспечения бесперебойной логистики крупнейшего в России промышленного холдинга по производству строительных материалов ЦЕМРОС в условиях нарастающих проблем и задержек при доставке железнодорожным транспортом.

В ЦЕМРОСе новые тягачи эксплуатируются с российскими полуприцепами Volup. Тягач «Валдай 45» предлагает ряд ключевых технических преимуществ,



что делает его оптимальным выбором для перевозок. Его надежная и экономичная силовая установка состоит из 470-сильного дизельного двигателя с крутящим моментом 2 200 Н·м и 12-ступенчатой автоматизированной коробки передач. Два топливных бака общей емкостью 840 литров обеспечивают запас хода до 3 000 км без необходимости частой дозаправки. Универсальность модели позволяет использовать ее с большинством полуприцепов, а внутренняя высота кабины (190 см), два спальных места, климат-контроль, холодильник и множество вещевых отсеков вещей создают комфортные условия для работы и отдыха водителя.

Тягач создан с учетом климатических и дорожных условий нашей страны: устойчивость конструкции к низким температурам и коррозии, оптимизированная геометрия для уверенной управляемости на скользких дорогах обеспечивают его надежность в эксплуатации. Важным преимуществом «Валдай 45» является качество обслуживания и доступность запчастей — в отличие от аналогичных моделей китайских производителей, автомобиль поддерживается широкой и постоянно развивающейся сетью сервисных центров, которая на текущий момент состоит из более чем 60 СТО по всей стране.

## АССОЦИАЦИЯ «РОСПЕЦМАШ» РАССКАЗАЛА О БАРЬЕРАХ НА ПУТИ ЛОКАЛИЗАЦИИ В РФ ВЫПУСКА КОМПОНЕНТОВ ДЛЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЙ ТЕХНИКИ

Заместитель директора Ассоциации «Росспецмаш» Вячеслав Пронин принял участие в заседании Совета ТПП России по промышленному развитию и конкурентоспособности экономики России на тему: «Как необходимо развивать евразийскую кооперацию в АПК и межрегиональную промышленную кооперацию?».

В своем выступлении он отметил, что в России необходимо создать условия для того, чтобы промышленным предприятиям между собой было выгодно кооперироваться: «Мы как ассоциация видим кооперацию в том, что производители различной специализированной техники потребляют компоненты, сырье или материалы, которые производятся в других регионах страны, тем самым у нас общая экономика страны становится более устойчивой к внешним факторам, к внутренним кризисам, начинает работать настоящий мультипликативный эффект».

Но на сегодня привезти готовую деталь из-за рубежа получается на 30-50% выгоднее, чем произвести её в России. «Это связано с тем, что у нас более высокие накладные расходы, металл дороже, налоги выше, кредиты дороже», — отметил спикер.

Поэтому необходимо устранить эти барьеры на пути кооперации и развития выпуска отечественных комплектующих, реализуя разумную промышленную политику, защищая свой внутренний рынок, субсидируя производство отечественных компонентов.

## НИГЕРИЯ ИНТЕРЕСУЕТСЯ РОССИЙСКОЙ КОММУНАЛЬНОЙ И СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ТЕХНИКОЙ



Делегация нигерийского штата Найджер посетила в Санкт-Петербурге завод «Митракс» (входит в Ассоциацию «Росспецмаш») в поисках потенциальных поставщиков коммунальной и сельскохозяйственной техники.

Производитель представил линейку коммунальных машин и универсальных мини-погрузчиков, включая новые разработки, которые могут быть интересны африканскому государству как для городской инфраструктуры, так и для сельского хозяйства.

Российский экспортный центр готов содействовать поставкам российской специализированной техники в Нигерию. При участии Ассоциации «Росспецмаш» РЭЦ провел встречу с делегацией из этой страны.

«Митракс» — завод полного цикла по производству многофункциональных мини-погрузчиков и коммунальных машин с шарнирно-сочетанной рамой и навесного оборудования к ним.

## РОССИЙСКИЙ ЗАВОД ВЫПУСТИЛ НОВЫЙ ПОЛУПРИЦЕП ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ СЕЛЬХОЗТЕХНИКИ

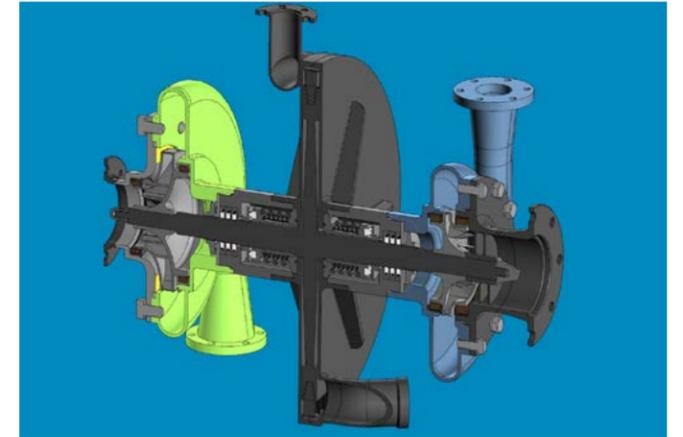
Компания «СПЕЦПРИЦЕП» (входит в Ассоциацию «Росспецмаш») выпустила новый полуприцеп SPECPRICER 9942D3 для перевозки комбайнов и тракторов.

Модель создана на базе полуприцепов с передним заездом. Отличительная особенность — ниша между второй и третьей осью для безопасного расположения колес техники. Для удобного заезда на грузовую площадку установлены откидные трапы.

Длина грузовой площадки составляет шесть метров, раздвигается до девяти метров. Грузоподъемность полуприцепа — тридцать пять тонн, что достаточно для перевозки комбайнов и тракторов. Самоустанавливающая задняя ось повышает маневренность полуприцепа.

## АССОЦИАЦИЯ «РОСПЕЦМАШ» И АСКОН ПОДВЕЛИ ИТОГИ ВСЕРОССИЙСКОГО КОНКУРСА ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО МАСТЕРСТВА ПО 3D-МОДЕЛИРОВАНИЮ

Ассоциация «Росспецмаш» и разработчик инженерного программного обеспечения АСКОН объявили победителей конкурса профессионального мастерства по 3D-моделированию. В числе лидеров — инженеры ООО «Челябинский



компрессорный завод», ООО «Металлпром», ООО «Завод «Дорожных машин» и ООО «ЗМ ИНЖИНИРИНГ». Конкурс прошел в третий раз и в этом году стал открытым для предприятий всех отраслей промышленности.

Вячеслав Пронин, заместитель директора Ассоциации «Росспецмаш» поблагодарил всех участников, которые, несмотря на свою занятость, включились в соревнование: «Надеемся, что с каждым годом количество предприятий, присоединяющихся к конкурсу, и активность самих конкурсантов будут только расти».

По условиям задания инженеры проектировали деталь насоса горючего — улитку, используя отечественную систему проектирования КОМПАС-3D v23. За три часа необходимо было создать 3D-модель, добавить компонент в сборку, задав соответствующие сопряжения, и добавить крепеж. Затем сформировать комплект конструкторской документации и проверить ее в приложении КОМПАС-Эксперт.

Как отметил эксперт конкурса, методист АСКОН Илья Коновалов, такой насосный агрегат используется в ракетно-космической технике и было интересно наблюдать, насколько творчески подходят к решению предложенной задачи специалисты из разных отраслей.

При оценке работ эксперты учитывали грамотность построения 3D-модели, качество оформления чертежа на созданную деталь, спецификации сборки и сборочного чертежа.

Победители конкурса:

1 место — Сергей Кулагин, ООО «Челябинский компрессорный завод»  
2 место — Станислав Несмашный, инженер-конструктор 1 категории ООО «Металлпром»

2 место — Александр Молчанов, руководитель конструкторской группы новых разработчиков ООО «Завод «Дорожных машин»

3 место — Алексей Наумов, инженер-конструктор ООО «ЗМ ИНЖИНИРИНГ».

Приз зрительских симпатий вручен Матвеем Терентьеву, инженеру-технологу механической обработки ООО «НПК «ИЗУРАН», Тимуру Джабраилову, инженеру-конструктору 2 категории ООО «НПК «ОРИОН».

## ГАЗ ПРЕДСТАВИЛ НОВЫЕ МОДЕЛИ ВЕЗДЕХОДНЫХ АВТОКРАНОВ

Галицкий автокрановый завод (ГАЗ, входит в Ассоциацию «Росспецмаш») совместно с компанией «Северсталь» представил в Москве новые модели вездеходных автокранов, созданных с применением высокопрочных сталей POWERS.

Автокран «Комсомолец» КС-55721-5В-1 — первый в России автокран с пятисекционной стрелой сечения «ОВАЛОИД». Она обеспечивает повышенную устойчивость к деформации, а также равномерно распределяет нагрузку, что увеличивает срок службы конструкции. Для изготовления высоконагруженных элементов крана (полукороба, обвязка, нижняя рама, поворотная



платформа, выносные опоры) использовалась высокопрочная сталь Powerform 700 и Powerweld 690, в малонагруженных деталях применен Powerform 420. Они снижают массу крана на четверть и увеличивают усталостный ресурс почти на 40%.

Все основные элементы, включая стрелу, кабину, поворотную платформу и гидроцилиндры, разработаны и произведены на Галичском автокрановом заводе. Максимальная грузоподъемность крана составляет 35 тонн.

Еще одна новинка – это вседорожный автокран серии «Графит» КС-55729-5В-4. Благодаря шасси КАМАЗ-43118 с полным приводом (6х6), увеличенному дорожному просвету и шинам повышенной проходимости, автокран уверенно работает не только в черте города, но и в сложных рельефных условиях. В конструкции также используются высокопрочные череповецкие стали из линейки POWERS, которые обеспечивают дополнительную прочность и надежность узлов. «Графит», также как и «Комсомолец», имеет стрелу сечения «ОВАЛОИД» и длину 34 метра. Грузоподъемность крана составляет 32 тонны. Данная модель широко применяется в сегменте высотного строительства, а также для проведения погрузочно-разгрузочных работ в сложных дорожных условиях.

### ЧЕТРА ГОТОВИТСЯ ПРЕЗЕНТОВАТЬ РЫНКУ НОВЫЙ ФРОНТАЛЬНЫЙ ПОГРУЗЧИК



Готов первый образец нового фронтального колесного погрузчика ЧЕТРА ПКЗ – незаменимой машины в строительстве, коммунальной сфере, сельском хозяйстве. По результатам внутренних испытаний машина зарекомендовала себя как надежная в эксплуатации и легкая в управлении.

Грузоподъемность погрузчика – 3 тонны, емкость ковша – 1,8 м<sup>3</sup>. Ковш оснащен автоматической системой выравнивания, что позволяет оператору

поддерживать его в горизонтальном положении, даже если машина едет по неровной поверхности. На погрузчиках предусмотрено разнообразие видов сменного навесного оборудования.

Особое внимание уделено эргономики кабины. Комфорт обеспечивают шумо- и виброизоляция, широкий обзор, наличие кондиционера и аудиосистемы в базовой комплектации.

«Выпуск новой линейки погрузчиков до 5 тонн – это наш совместный проект с иностранным партнером, предполагающий поэтапную локализацию в России, на базе Челябинского тракторного завода. Все машины, включая первую партию, запланированную к изготовлению во втором полугодии текущего года, будут включены в реестр российской промышленной продукции и на них будут действовать все правительственные льготы и субсидии», – отмечает исполнительный директор компании «ЧЕТРА» Владимир Антонов.

Приглашаем всех желающих на презентацию фронтального колесного погрузчика ЧЕТРА ПКЗ, которая состоится 20 – 22 августа 2025 г. в Чувашской Республике на Международном чемпионате операторов техники «Кубок CHETRA PRO».

### ЧЕЛЯБИНСКИЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ТРАКТОРОВ И НАВЕСНОГО ОБОРУДОВАНИЯ ПЕРЕХОДИТ НА НЕПОЛНУЮ РАБОЧУЮ НЕДЕЛЮ



Это вынужденная мера, связанная с высокой ключевой ставкой и кризисом на рынке сельхозтехники.

Вслед за компанией Ростсельмаш, завод ООО «Трактор» (входит в Ассоциацию «Роспецмаш»), производитель тракторов «Уралец», вносит коррективы в рабочий график и переходит на неполную рабочую неделю. «Причины, которые привели к вынужденной мере, резкое снижение покупательской способности фермеров и ЛПХ в связи с высокой ключевой ставкой и недоступностью кредитов», – сообщили в компании.

Решение принято в целях оптимизации затрат на производство в условиях резкого ухудшения ситуации на рынке сельхозтехники.

ООО «Трактор» выпускает тракторы мощностью двигателя от 22 до 30 л.с., навесное оборудование, комплексы по выращиванию картофеля и заготовке сена.

### ЧЕТРА ВЫПУСТИЛА СВОЙ ПЕРВЫЙ ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ МИНИ-ПОГРУЗЧИК

Компания «ЧЕТРА» представила уникальную машину – мини-погрузчик ЧЕТРА МКСМ 1200Е на электрической тяге. Презентация состоялась 27 мая 2025 года в Москве на выставке СТТ Экспо.

Среди ключевых преимуществ машины – ее экологичность. Электрический мини-погрузчик не выбрасывает вредные вещества в атмосферу и отличается пониженным уровнем шума. Это идеальное решение для работы в городе, особенно в жилых зонах.



Энергоемкая батарея объемом 98 кВт·ч позволяет работать без подзарядки в течение как минимум 16 часов, а срок службы батареи составляет 10 лет при ежедневном использовании. Благодаря электромеханической трансмиссии удалось на 60% сократить количество движущихся механических узлов, что, в свою очередь, увеличивает ресурс и надежность техники. Все это вместе с грузоподъемностью в 1200 кг делает машину не только экологичной и производительной, но и экономически выгодной.

На мини-погрузчике реализована возможность дистанционного управления на расстоянии до 3 км, что значительно увеличивает сферы его применения, а в сложных условиях эксплуатации делает работу оператора безопасной. Цифровая приборная панель и новый интерьер кабины с качественным мягким пластиком обеспечивают максимальный комфорт. Кресло оператора с регулировкой по массе и амортизацией гарантирует удобство даже при длительной работе.

«Выпуск электрической машины – важный шаг в рамках нашей стратегии развития линейки коммунальной техники, – отмечает Александр Васильев, директор по продажам коммунальной техники компании «ЧЕТРА». – Уверен, что новинка станет отличным помощником для городских служб и позволит эффективно выполнять задачи, не загрязняя окружающую среду».

### ПРЕМЬЕРНЫЙ ПОКАЗ НОВОЙ УСТАНОВКИ ГНБ СОСТОЯЛСЯ НА ВЫСТАВКЕ СТТ-2025



На прошедшей в Москве выставке СТТ компания «ФКМ Машинери» представила установку ГНБ Apollo A800R, выпущенную индийским производителем Apollo Techno. Данная модель отличается высокой производительностью и тяговым усилием в 20 тонн.

Установка Apollo A800R оснащена шестицилиндровым рядным дизельным двигателем Ashok Leyland рабочим объемом 5,76 л с турбокомпрессором и промежуточным охлаждением наддувочного воздуха. Номинальная мощность

силовой установки составляет 160 л.с. Применение механической системы впрыска топлива обеспечивает простоту и надежность эксплуатации.

Выполнение рабочих операций в Apollo A800R обеспечивают три независимых гидравлических контура с насосами Danfoss и приводами Poclain. Такая концепция исключает просадки производительности и гарантирует стабильную работу даже при высоких нагрузках. Максимальная скорость вращения шпинделя достигает 234 об/мин при крутящем моменте 6500 Н·м. Эти показатели обеспечиваются высокопроизводительным буровым насосом с электронным управлением, способным выдавать поток до 300 л/мин.

Установка оборудована кассетой буровых штанг длиной 3,05 м (FST1#650) на 50 штук с автоматической системой подачи. Два пропорциональных джойстика управления и три переменные скорости вращения позволяют гибко адаптировать работу под различные типы грунта, повышая точность и скорость выполнения операций. Дополнительные опции, включая автоматическое бурение, систему смазки резьбовых соединений штанг и электронное управление потоком бурового раствора, снижают трудозатраты и повышают общую эффективность работ по горизонтальному бурению.

### ЧЕТРА УВЕЛИЧИВАЕТ ГАРАНТИЮ НА ЭКСКАВАТОРЫ



Компания «ЧЕТРА» сообщает о расширении гарантийных условий на свои экскаваторы. Теперь гарантия на гидравлические компоненты и металлоконструкции увеличена до 36 месяцев или 5 000 моточасов.

«Данное решение отражает нашу приверженность качеству и надежности техники, а также стремление обеспечить наших клиентов максимальным уровнем уверенности в эксплуатации экскаваторов ЧЕТРА», – отмечает директор по маркетингу Денис Куваев.

Увеличенная гарантия распространяется на модели экскаваторов ЧЕТРА E220 и ЧЕТРА E220-NC. Эти легкие и маневренные экскаваторы массой 21,8 тонны и объемом ковша 1,1 м<sup>3</sup> используются при строительстве дорог и укладке коммуникаций. Представители строительных организаций, эксплуатирующих эту технику, отмечают её высокую производительность, удобство и комфорт для оператора.

### СВЕТ И СВЯЗЬ ПОД ЗЕМЛЕЙ: КАБЕЛУКЛАДЧИК ВCS ОТ ГХХ ФАРЦОЙГЕ НА ГАЙСКОМ ГОКЕ

При обустройстве инфраструктуры подземных горных выработок предприятия выбирают вспомогательное оборудование, ориентируясь на его качество, функционал и безопасность для персонала. Так, российский поставщик ГХХ Фарцойге пополнил парк техники Гайского горнообогатительного комбината



(ГОК) на Урале кабелеукладчиком ВСС производства завода Titan (Турция).

ВСС предназначен для монтажа, демонтажа и ремонта кабельных, в том числе оптоволоконных линий, которые обеспечивают электроснабжение и связь в сложных условиях подземного рудника. Кроме этого, техника помогает при установке датчиков движения и обслуживания сетей освещения. Модель была кастомизирована по запросу заказчика, который ранее использовал для аналогичных работ технику Normet.

Оборудование укомплектовано выдвижным креплением для кабельного барабана, которое позволяет точнее и быстрее провести укладку кабеля и снизить необходимость участия человека в опасных процессах. Техника оснащена подъемным механизмом с корзиной для персонала, с помощью которой можно вести работы на труднодоступных участках, а также прокладывать светодиодные ленты освещения на кровле. Возможности кабелеукладчика позволяют значительно увеличить мобильность и скорость обслуживания кабельных линий, что является важным требованием со стороны подземных рудников с быстрыми темпами развития.

В эксплуатации ВСС показал себя надежным и удобным в управлении оборудованием. За все время использования для обслуживания кабелеукладчика сервисной бригадой ГХХ Фарцойге были проведены плановые замена масел и фильтров непосредственно на территории Гайского ГОКа.

## В РОССИИ ПРЕДСТАВИЛИ НОВУЮ СПЕЦМАШИНУ ДЛЯ МОНТАЖА ЛИНИЙ ЭЛЕКТРОПЕРЕДАЧ



Завод «Алтайлесмаш» (входит в Ассоциацию «Росспецмаш») показал новую многофункциональную машину для установки ЛЭП; техника на гусеничном ходу разработана в сотрудничестве с Галичским автотранспортным заводом. Обе компании входят в Ассоциацию «Росспецмаш».

Демоплощадкой стала территория бывшего моторного завода, где сейчас идёт активное строительство нового производственного комплекса.

На глазах у гостей техника продемонстрировала работу по установке ЛЭП, которая включала преодоление строительного рельефа, бурение, подъём человека в люльке, выдвижение стрелы краноманипуляторной установки.

Многофункциональная СЭМ-4 — это гусеничная платформа, на которую может устанавливаться различное спецоборудование. В данном случае машина была полностью подготовлена для задач монтажа ЛЭП — с высокой проходимостью и автономностью.

## В РОСТОВЕ-НА-ДОНУ ОТКРОЮТ РЕГИОНАЛЬНЫЙ ЦЕНТР МИНИ-ЭКСКАВАТОРОВ



На базе компании «Бизон ДСТ» в Ростове-на-Дону будет открыт региональный центр по продаже мини-экскаваторов. Строительным, эксплуатационным и коммунальным предприятиям, а также организациям, предоставляющим спецтехнику в аренду, предложат малогабаритные землеройные машины MaxPower весом от 1,8 до 8,2 тонн. Мини-экскаваторы будут отгружаться в Южный, Северо-Кавказский и Центральный федеральные округа.

К обслуживанию дорожной и городской инфраструктуры в России все чаще привлекают мини-экскаваторы. Этот вид спецтехники особенно востребован в землеройных работах малого объема на участках, недоступных большим машинам. Главное достоинство мини-экскаваторов — компактные размеры, простота в управлении и экономичность. В стесненных условиях они часто являются единственной альтернативой ручному труду и все больше заменяют человека с лопатой.

Мини-экскаваторы могут работать на оживленных улицах и автомобильных магистралях без прекращения движения транспорта. Их используют для установки дорожных знаков и опор освещения, прокладки кабелей и труб, благоустройства придорожных или дворовых территорий. Возможности техники значительно расширяет большой набор сменного оборудования (ковши разных размеров, гидромолоты, грейферы, гидровращатели и т.д.). Благодаря резиновым гусеницам они не повреждают асфальтовое покрытие, имеют высокую проходимость, хорошую устойчивость и низкое давление на грунт.

— Строительным предприятиям мы будем поставлять мини-экскаваторы MaxPower, — сообщил Станислав Зеленский, директор компании «Бизон ДСТ». — Двигатели этих машин сделаны в Японии, а гидравлика — по лицензии немецких производителей. Поэтому для тех, кто ценит качество, они могут стать оптимальным вариантом обновления технического парка.

Сегодня в линейке мини-экскаваторов MaxPower землеройные машины мощностью от 15,2 до 76,8 л.с. Спецтехника отличается многофункциональностью, неприхотливостью и стабильностью в работе. Она быстро выполняет технологические операции и имеет минимальную стоимость владения.

Для тех кому нужна техника потяжелее предложат средние и большие экскаваторы (13,5 - 76,5 тонн). Они комплектуются японскими силовыми и гидравлическими агрегатами, а также узлами европейского производства. Машины оснащаются ковшом и стрелами, изготовленными из износостойкой стали для эффективного сопротивления при копании в тяжелых грунтах.

Региональный центр помимо продажи спецтехники будет осуществлять сервисное обслуживание, поставку запчастей и комплектующих.

## ВОЛОГОДСКИЙ ЗАВОД ВЫПУСТИЛ ПОЛУПРИЦЕП-ЦИСТЕРНУ НА ТРЕХОСНОЙ ПОДКАТНОЙ ТЕЛЕЖКЕ



Компания «Вологодские машины» (входит в Ассоциацию «Росспецмаш») выпустила по спецзаказу предприятия из ЦФО полуприцеп-цистерну объемом 30 000 л на трехосной подкатной тележке.

Производитель использовал нержавеющую сталь AISI 304, а в качестве термоизоляции — фольгированные минераловатные маты. Благодаря термоизоляционному слою, жидкость в процессе перевозки сохраняет температуру в течение 10 часов.

Цистерна имеет три горловины с экологическими коробами и внутренний донный клапан DN 80. Оснащена паровой рубашкой, которая позволяет поддерживать заданную температуру внутри цистерны.

## МАШИНОСТРОИТЕЛИ В ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ ОБСУДИЛИ РАЗВИТИЕ ПРОИЗВОДСТВА ОТЕЧЕСТВЕННОЙ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЙ ТЕХНИКИ

Более 230 руководителей и представителей компаний по производству специализированной техники, руководство и сотрудники аппарата Ассоциации «Росспецмаш», представители Минпромторга России и Минпромторга Тверской области, Центра компетенций импортозамещения в промышленности приняли участие в конференции «Развитие сельскохозяйственного, строительного-дорожного и пищевого машиностроения в России».

Мероприятие, организатором которого выступила Ассоциация «Росспецмаш», прошло в г. Конаково в Тверской области.

Открывая конференцию, заместитель Министра промышленности и торговли Тверской области

Алексей Логвинов зачитал приветственное слово от губернатора Игоря Рудени и познакомил участников с машиностроительным потенциалом региона.

Президент Ассоциации «Росспецмаш» Константин Бабкин рассказал о ситуации в отечественном специализированном машиностроении. По его словам, после периода бурного роста производители столкнулись с серьезным падением из-за взятую Центробанком курса на охлаждение экономики.

Так, отгрузки российской сельхозтехники на рынок РФ за 4 месяца 2025 года упали по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 31%, до 52,3 млрд руб., прицепной техники (прицепов и полуприцепов) — на 40%, до 15,6 млрд руб., строительного-дорожной техники — на 40%, до 15,8 млрд

руб., пищевого оборудования — на 2%, до 56,5 млрд руб. Константин Бабкин считает, что машиностроители должны адаптироваться к новым условиям и быть готовыми к движению вперед: «Нужно стараться сохранить коллективы и компетенции. Важно сохранять партнерство, поддерживать кооперацию».

О сложной ситуации в отраслях говорили и руководители комитетов сельскохозяйственного, пищевого, строительного-дорожного, прицепного машиностроения и комитета производителей комплектующих Ассоциации «Росспецмаш». Компании сейчас активно перестраивают бизнес-процессы, реагируя на сложившуюся ситуацию на рынке.

Представители Минпромторга России и Агентства по технологическому развитию рассказали о мерах государственной поддержки и о взаимодействии с отечественными машиностроителями, призвав более активно использовать как ранее действующие программы, так и новые механизмы.

В завершение конференции прошло награждение Знаком отличия «За вклад в развитие специализированного российского машиностроения» Ассоциации «Росспецмаш», которым были отмечены:

Бандурин Константин Владимирович — заместитель генерального директора ООО «НАИР», за значительный вклад в развитие машиностроения Ростовской области, в связи с 15-летием со дня основания ООО «НАИР»;

Дуда Анна Валериевна — коммерческий директор ООО «Промкомплект-Д», за вклад и развитие пищевого машиностроения, в связи с 50-летием со дня рождения и 15-летием со дня образования предприятия.

Кроме того, в Тверской области состоялось Общее собрание Ассоциации «Росспецмаш», в ходе которого участники приняли Обращение в адрес Правительства России.

Программа посещения региона также включала осмотр производственных площадок ООО «Компания «СПЕЦПРИЦЕП», Промтехнопарка КСК, ООО «Тверьстроймаш», ООО «Авторос», ТМ «Транслак» и ООО «ЛЛК-Интернешнл».

## МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КЛАСТЕР ЧУВАШСКОЙ РЕСПУБЛИКИ РАСШИРЯЕТ ГЕОГРАФИЮ УЧАСТНИКОВ

Руководитель машиностроительного кластера Чувашии — генеральный директор ООО «ЧЗСА» Александр Дмитриев и генеральный директор ООО «Конструкторское Бюро «Электромаш» Дмитрий Власов подписали Соглашение об участии в промышленной деятельности кластера.

Партнерство будет направлено на реализацию совместных продуктов и взаимодействие в области импортозамещения.

Использование электронных комплектующих российского производителя позволит достигнуть рекордного, 90% уровня локализации электропогрузчиков СИЛАНТ.

Подробнее о проекте: [https://chzsa.ru/novostdetalno5\\_3\\_7565/](https://chzsa.ru/novostdetalno5_3_7565/)

За три года деятельность кластера вышла далеко за пределы Чувашии. Бюро «Электромаш» стало 23-м участников кластера, который включает предприятия из разных городов России, представляющие все сферы машиностроительного производства.

«Подписание соглашения — важный шаг в реализации стратегии машиностроительного кластера. Перед нами стоит задача масштабирования производства в целях вытеснения с рынка зарубежных производителей и достижения технологической независимости российских предприятий. Благодаря поддержке государства мы планируем расширить состав участников почти вдвое и воплотить в жизнь четырнадцать основных проектов. Ожидаемый показатель объема инвестиций к 2030 г. — 2,15 млрд. рублей, объема выручки предприятий кластера до 15,5 млрд. рублей», — отметил Александр Дмитриев.



## Автомобили на природном газе сэкономят перевозчикам свыше 2,2 млн рублей ежегодно

**Тенденции и перспективы коммерческого автотранспорта на альтернативном топливе оценили в компании «Синотрак Рус», российском представительстве китайского машиностроительного концерна.**

Использование автотранспортных средств на альтернативном топливе для коммерческих грузоперевозок началось в России с конца нулевых годов XXI века. Сначала это были автомобили на сжиженном нефтяном газе (СНГ), позже — природном, в первую очередь, метане.

Несмотря на отсутствие официальной статистики, ежегодно к концу 2020-х годов российский парк автомобилей на альтернативном топливе стал прирастать на 30-40 тыс. единиц и к настоящему времени насчитывает уже около 350-400 тыс. Согласно энергетической стратегии РФ, утвержденной в апреле 2025 года, объемы потребления метана в качестве моторного топлива по итогам 2023 года составили 2,19 млрд куб. метров. В 2030 году эта цифра увеличится до 6,7-9 млрд куб. метров и до 21,3-29,3 млрд куб. метров в 2050 году.

Таким образом, российский рынок грузовых автомобилей на альтернативном топливе демонстрирует устойчивый рост и значительный потенциал расширения. Ключевыми стимулами к этому являются: создание к началу 2020-х гг. значительной сети газовых автозаправочных станций (АГНКС) и поддержка со стороны государства (субсидии на приобретение нового оборудования и переоборудование существующих машин, льготное налогообложение, финансирование строительства АГНКС).

Вместе с тем имеются и сдерживающие факторы, среди которых недостаточная доступность специализированных сервисных центров по обслуживанию таких ТС и высокая начальная стоимость переоборудования автомобилей на газовую систему питания. Так, автомобили на компримированном природном газе (КПГ) и сжиженном природном газе (СПГ) на 2-3 млн руб. дороже, чем машины на традиционном топливе.

Однако проведенные «Синотрак Рус» тесты показали, что технология КПГ позволяет экономить 14,13 руб./км, а СПГ — 12,59 руб./км. Таким образом, при пробеге 180 тыс. км/год экономия составит 2,55 млн руб./год на КПГ и 2,27 млн руб./год на СПГ.

«SINOTRUK является одним из пионеров создания коммерческого автотранспорта, работающего на СПГ и КПГ, и высоко оценивает перспективы дальнейшего развития этих технологий для повышения эффективности грузоперевозок. Строя долгосрочные планы присутствия на российском рынке в качестве их поставщика, компания «Синотрак Рус» развивает сеть послепродажного обслуживания автомобилей на альтернативном топливе в регионах, а также обеспечивает трансфер решений,



позволяющих в короткие сроки окупить первоначальные вложения за счет снижения потребления топлива и высокой эксплуатационной готовности ТС. В совокупности эти шаги обеспечивают поддержку клиентов на всем жизненном цикле ТС, чтобы переход на альтернативное топливо был комфортным и владение таким парком приносило ожидаемую выгоду», — прокомментировал генеральный директор «Синотрак Рус» Юань Сяодун.

Центром технологий SINOTRUK для автомобилей, работающих на газе, является двигатель MT13, разработанный на базе дизельного MC13 и адаптированный для работы на природном метане. В отличие от дизельного варианта в нем применены не алюминиевые, а стальные поршни, что повышает их жаростойкость и износостойкость при работе на газе, а также изменена конструкция камеры сгорания для оптимизации процесса горения метана. Клапаны и седла клапанов газораспределительного механизма выполнены из жаростойких сплавов, так как при работе на газе тепловые нагрузки выше, чем у дизеля. Поскольку природный газ не воспламеняется от сжатия, в двигателе используется искровая система зажигания. Для максимального КПД и снижения выбросов оптимизировано управление впрыском газа и зажиганием.

Отдельной частью работ по развитию технологий СПГ и КПГ является образовательная деятельность по подготовке сервисных специалистов. В 2024 году в тренинг-центрах компании обучение в том числе обслуживанию ТС на альтернативном топливе прошло порядка 1550 человек в рамках 200 тренингов. С появлением новых продуктов в

портфеле компании в этом направлении число тренингов увеличится до 220 в 2025 году.

В российском представительстве концерна отмечают, что использование автомобилей на альтернативном топливе в коммерческих грузоперевозках становится особенно выгодным для ряда регионов, типов транспортных средств и конкретных направлений перевозок.

Так, наиболее выгодными регионами для внедрения транспорта на альтернативном топливе являются территории с развитой сетью АГНКС и доступностью газового ресурса, в том числе Центральная Россия, южные регионы, Поволжье, Урал. Достаточное количество здесь газовых заправок позволяет минимизировать простой автомобиля в пути и оптимизировать маршруты доставки товаров. Дополнительным фактором привлекательности служит наличие собственной добычи природного газа и развитых газораспределительных сетей.

Чаще всего автомобили на альтернативном топливе используют крупные компании, осуществляющие регулярные перевозки на средние и дальние расстояния. Основными типами ТС, которым целесообразно переходить на альтернативное топливо, являются грузовики грузоподъемностью до 15 тонн, большегрузные магистральные тягачи более 15 тонн, а также автобусы для пассажирских перевозок между городами. Эти категории транспорта характеризуются высокими расходами на традиционное топливо (бензин, дизель), поэтому экономия при переходе на природный газ существенно влияет на рентабельность бизнеса.

## Компания «Современные транспортные технологии» и «Саранский завод автосамосвалов» представят самосвальную модификацию нового полноприводного грузовика «Садко 9»

**На XXV Международной агропромышленной выставке «Золотая Нива» компания «Современные транспортные технологии» и «Саранский завод автосамосвалов» (САЗ) представят совместный проект — самосвал на базе полноприводного среднетоннажного грузовика «Садко 9». Эта модификация сочетает в себе высокую проходимость, увеличенную грузоподъемность и комфортные условия работы в тяжелых условиях.**



Самосвал «Садко 9» отличается своей функциональностью и вариативностью комплектаций. Представленная на выставке самосвальная платформа объемом 5 м<sup>3</sup> укомплектована съемными надставными бортами, опционально может комплектоваться дополнительно надставками, которые увеличивают объем надстройки до 10 м<sup>3</sup>. Панели бортов платформы изготовлены из катаного профиля толщиной 1,5 мм, настил пола — из стального профиля толщиной 2,5 мм.

Пульт управления опрокидыванием платформы расположен слева от водительского сиденья. Разгрузка платформы возможна в трех направлениях.

Базой для самосвала послужила модификация «Садко 9» с короткой колесной базой (3770 мм) и однорядной 3-местной кабиной. Автомобили «Садко 9» также доступны в комплектации с длинной колесной базой (4515 мм) и с 7-местной кабиной.

«Садко 9» поставляется в спецификации с бескамерными шинами типоразмера 315/80R22,5 с универсальным рисунком протектора. Высота дорожного просвета (315 мм), односкатная

ошиновка, большой ход подвески и понижающая передача в раздаточной коробке позволяют «Садко 9» уверенно перемещаться по пересеченной местности.

Помимо новых колёс, автомобиль комплектуется усиленным задним мостом (толщина стенки балки заднего моста увеличена с 8,5 до 10 мм) и новой подвеской (передняя — на длинноходовых двухлистных рессорах, задняя — пневматическая). Усиление заднего моста, новые колёса и задняя пневматическая подвеска позволили увеличить грузоподъемность шасси на 2 тонны по сравнению с «Садко NEXT».

Колёсные базы и габариты «Садко 9» аналогичны грузовикам «Газон NEXT» 8,7 т и «Садко NEXT». Это даёт возможность использовать для модели все существующие на рынке надстройки, которые уже устанавливаются на эти автомобили.

Грузовик «Садко 9» создан для эксплуатации сложных дорожных условиях и ориентирован на широкий круг задач — от коммунального хозяйства до нефтегазовой отрасли. Автомобиль оснащен проверенным временем дизельным мотором

ЯМЗ-534 (169 л. с.), механической 5-ступенчатой коробкой передач и 2-ступенчатой раздаточной коробкой с понижающим рядом передач. Конструкция полного привода реализована по схеме part-time с подключаемым передним мостом и электронной системой управления.

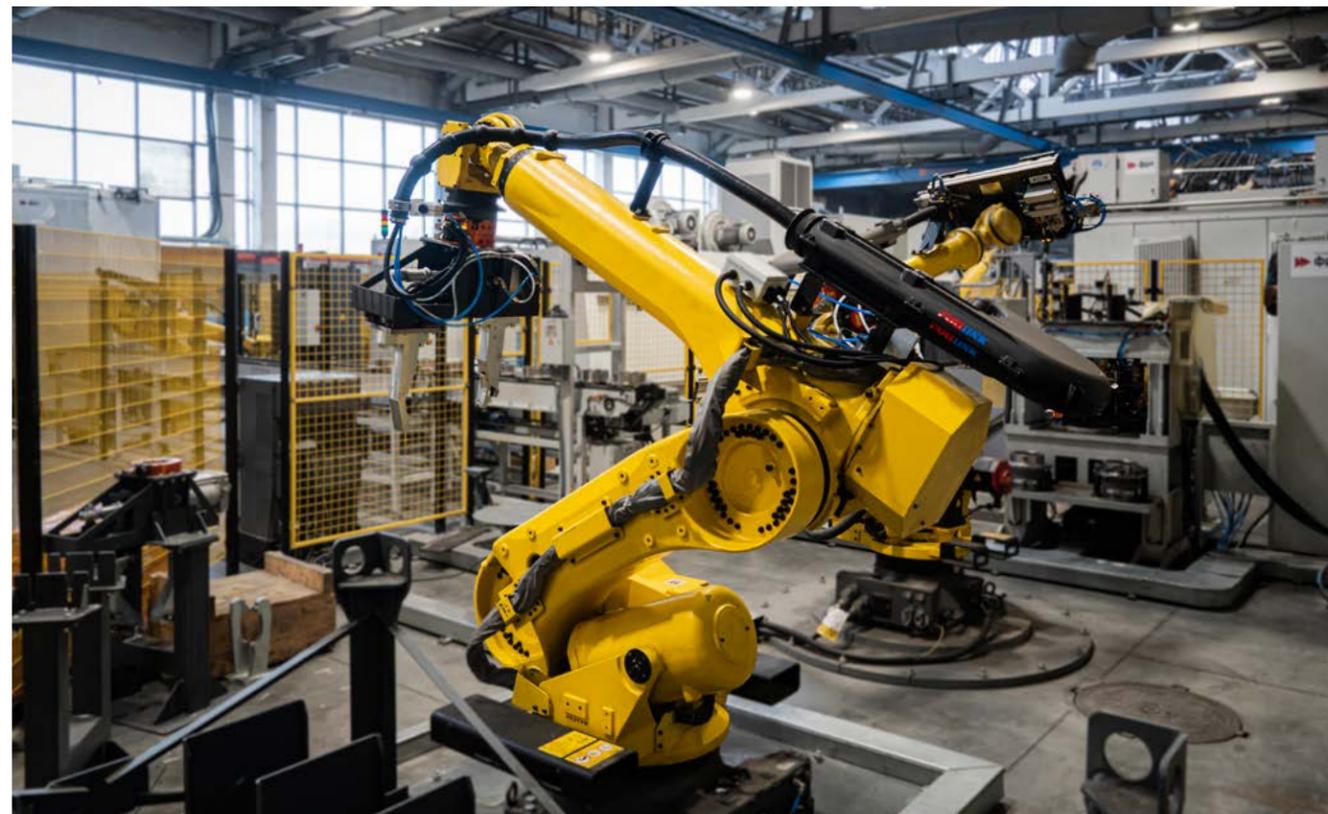
Внутри предусмотрено всё для комфортной повседневной работы: улучшенная шумоизоляция, эргономичное расположение органов управления и продуманная система организации хранения, прорессоренное сиденье водителя с подогревом. Опционально возможна установка кондиционера, мультимедийного устройства 2DIN с кнопками управления на руле.

Продажи и послепродажное обслуживание обеспечивает федеральная дилерская сеть «Современных транспортных технологий» — более 300 центров продаж и сервисов в 84 регионах России и 10 странах СНГ, а также свыше 1600 магазинов с постоянным запасом оригинальных запчастей.

XXV юбилейная Агропромышленная выставка-ярмарка «Золотая Нива» пройдет с 27 по 30 мая.

## «Урал» благодаря ФРП открыл два новых участка по выпуску деталей для мостов

В Миассе Челябинской области на площадке автозавода «Урал» заработали два производственных участка по выпуску комплектующих для ведущих мостов грузовиков. Здесь будут изготавливать тормозные барабаны, ступицы, чашки и цапфы.



«Урал» ведет работу по созданию собственного импортозамещающего производства ведущих мостов. Открытие новых участков стало частью проекта, на реализацию которого федеральный Фонд развития промышленности предоставил льготные займы на общую сумму 7 млрд рублей.

На одном из участков установлен автоматизированный комплекс оборудования с ЧПУ для механической обработки тормозных барабанов и ступиц. Второй участок оснащен современным оборудованием для обработки цапф и чашек: цапфы служат опорой для вращающихся элементов моста, а чашки входят в состав дифференциала — механизма, распределяющего крутящий момент между колесами. Всего в рамках проекта по созданию мостов запланирован запуск 11 высокотехнологичных производственных участков.

«Благодаря оказанной Фондом развития промышленности финансовой поддержке в течение 2025 года новые технологии будут внедрены и на остальных участках, что позволит запустить современное высокотехнологичное производство новых мостов уже с января 2026 года. Таким образом, уральский автозавод закроет полностью не только свою потребность в тяжелых мостах, но и планирует поставлять их другим отечественным производителям грузовиков и спецтехники», — подчеркнул генеральный директор АО «Автомобильный завод «Урал» Павел Яковлев.

Производственная мощность первого участка составит до 120 тыс. ступиц и 145 тыс. тормозных барабанов в год. Комплекс работает полностью в автоматическом цикле и включает металлорежущее, контрольно-измерительное, моечное,

прессовое оборудование, а также роботизированные манипуляторы для загрузки и выгрузки деталей.

На втором участке планируется выпуск до 55 тыс. комплектов цапф и чашек в год. Оборудование оснащено встроенными системами автоматизации, которые осуществляют перемещение заготовок от станка к станку, их подачу в рабочую зону, переворот для обработки деталей с разных сторон.

Готовые изделия будут использоваться как в новых мостах, производство которых начнется в 2026 году, так и в уже выпускаемых мостах для грузовиков Урал-4320. Кроме того, комплектующие будут поставляться сторонним заказчикам, включая другого заемщика ФРП — челябинского производителя прицепной техники «Политранс».

## Самые популярные летние шины производства КАМА TYRES

Лето в разгаре, и автомобилисты уже оценили надёжность и комфорт летней резины. По данным специалистов Шинного комплекса КАМА TYRES, в топ продаж компании стабильно входят такие модели, как КАМА BREEZE, КАМА GRANT, Viatti Strada 2 и Viatti Strada Asimmetrico. Эти шины демонстрируют отличные ходовые качества, устойчивость к высоким температурам и надёжное сцепление как на сухом, так и на влажном покрытии — всё, что нужно для уверенного движения в жаркий сезон.

### КАМА BREEZE — универсальность и безопасность в любую жару

Данные шины разрабатывались с прицелом на устойчивую работу как в городе, так и за его пределами. Они демонстрируют уверенное поведение на мокром покрытии, эффективно отводят воду из пятна контакта и противостоят аквапланированию. Продуманный рисунок протектора улучшает самоочистку от грязи и мелкого гравия, а усиленный каркас позволяет сохранить стабильность на высоких скоростях.

Особое внимание заслуживает состав резиновой смеси: многокомпонентная формула устойчива к температурному старению и сохраняет эластичность даже при аномальной жаре. Шины КАМА BREEZE обладают высокой износостойкостью, что увеличивает их ресурс и снижает затраты на обслуживание. Низкое сопротивление качению дополнительно повышает топливную экономичность автомобиля.

### КАМА GRANT — практичное решение для надёжных поездок

Данная модель является одной из самых востребованных в доступном сегменте. Шина ориентирована на владельцев автомобилей, которым важны надёжность, комфорт и износостойкость. Прочный каркас, дорожный рисунок протектора и устойчивость к перегреву делают эту модель оптимальной для дальних летних поездок.

Специально построенные центральные и боковые элементы рисунка обеспечивают хорошую курсовую устойчивость, эффективный отвод воды и низкий уровень шума. Шина КАМА GRANT уверенно держит дорогу на сухом и мокром асфальте, создавая комфортные условия для ежедневной эксплуатации.

### VIATTI STRADA 2 — для активного стиля вождения

Это скоростная летняя шина, рассчитанная на динамичную езду. Модель отличается высокой жёсткостью, стабильной управляемостью и точностью реакций при активных манёврах. Индексы скорости до 270 км/ч делают её подходящей для современных автомобилей с мощными двигателями.



Особенность шин Viatti Strada 2 — использование «зелёного» каучука СКИ-3, полученного из переработанных шин. Это не только снижает экологический след производства, но и положительно влияет на сцепные свойства и долговечность резины. Асимметричный рисунок протектора обеспечивает баланс между сцеплением, управляемостью и акустическим комфортом.

### VIATTI STRADA ASIMMETRICO — уверенность и сцепление

Это еще одна популярная модель в ассортименте Шинного комплекса КАМА TYRES. Она оснащена асимметричным протектором, где внешняя зона отвечает за устойчивость при поворотах, а внутренняя — за сцепление при разгоне и торможении. Ребра жёсткости равномерно распределяют нагрузку, уменьшая износ, а оптимизированная геометрия блоков улучшает характеристики при любых скоростях.

Модель демонстрирует хорошее шумоподавление, эффективный отвод воды и высокую устойчивость в сложных погодных условиях. Благодаря усиленной структуре центральной зоны протектора шин Viatti Strada Asimmetrico уверенно справляется с нагрузками при активной езде.

Летние шины КАМА TYRES — это технологии, надёжность и комфорт. Независимо от стиля вождения и дорожных условий, в ассортименте Шинного комплекса автолюбители смогут найти подходящее решение для летнего сезона.



## На выставке COMVex-2025 состоялась российская премьера нового SITRAK C9H

Первое публичное представление новинки в линейке седельных тягачей SITRAK, производимой концерном SINOTRUK, состоялось в день открытия COMVex-2025 в рамках 25-ой юбилейной выставки СТТ EXPO. Презентация на стенде российского представительства «Синотрак Рус» собрала большое число перевозчиков, экспертов отрасли и несколько десятков медиаизданий.



Абсолютно новая модель тягача SITRAK C9H вообрала в себя наибольшее количество изменений и доработок под российский рынок, основные из которых коснулись двигателя, шасси и экстерьера.

Это автомобиль с колесной формулой 4x2. Он будет поставляться с двигателем MC13.48-50A и 12-ступенчатой автоматической коробкой передач ZF.

Повышенный КПД двигателя и сниженная стоимость владения главные преимущества машины. Так, SITRAK C9H – единственная модель в продуктовой линейке бренда, поставляемой в Россию, которая получила обновленный двигатель с увеличенным КПД и улучшенным смесеобразованием, а также более высоким крутящим моментом и расширенной полкой крутящего момента.

Модель C9H как следующее поколение линейки SITRAK получила новый аэродинамичный

экстерьер, каждая деталь которого проработана для достижения топливной эффективности и снижения эксплуатационных расходов. Так, формы бампера, облицовки капота, дефлекторов, обвеса шасси, а также фар снижают сопротивление воздуха и уменьшают загрязнение автомобиля в процессе эксплуатации. Сочетание нового мотора с улучшенной внешней аэродинамикой позволило конструкторам снизить расход топлива до 7% по сравнению с другими представителями модельного ряда этого бренда.

Большая работа была проведена по улучшению основной конструкции тягача. Благодаря измененной конфигурации шасси был увеличен объем топливных баков, которые теперь суммарно вмещают 1300 л топлива (650+650 л).

Измененная компоновка шасси помогла оптимизировать прокладку трубопроводов, что в



сочетании с новым исполнением изоляции обеспечило большую надежность. А модернизация выхлопной системы снизила шум и показатели вибрации.

Благодаря конструктивным доработкам шасси удалось усовершенствовать и тормозную систему. Теперь давление в тормозном контуре поднято с 10 до 12,5 бар.

Вместимость бака AdBlue стала в два раза больше и составляет 90 л. А благодаря измененному положению заливной горловины процедура заправки этой технической жидкости стала проще.

Кабина SITRAK C9H оснащена русифицированной приборной панелью, многофункциональным дисплеем, аэродинамическими дефлекторами (левый складной – новинка), электрическими розетками в количестве 3 единиц на 12В и 2 единиц на 24В. В базовой комплектации имеется холодильник. В качестве допции можно заказать микроволновую печь и кофеварку. Специальные конфигурации новинки для эксплуатации в регионах с холодным климатом включают: усиленную теплоизоляцию, автономный отопитель на 4кВт в базе или жидкостные отопители на 9 или 15 кВт опционально.

Все новшества и изменения, внесенные инженерами SINOTRUK в конструкционные особенности, оснащение и внешний вид SITRAK C9H, стали результатом диалога с российскими дилерами и конечными пользователями техники. Представитель компании заявил, что поставки в Россию этой модели начнутся в четвертом квартале текущего года.



## Телескопические погрузчики JCB: универсальность, которая требует успеха

Компания JCB представила новое поколение телескопических погрузчиков: серии 530-70, 540-70 и 530-110. Эти машины сочетают мощность (грузоподъемность 3–4 тонны), маневренность и технологичность, подходя для строительства, сельского хозяйства и переработки отходов



### ТЕХНОЛОГИИ:

- Двигатель JCB ecoMAX CEV Stage IV с системой CRDI (Common Rail Direct Injection) обеспечивает низкий расход топлива и мощность без дополнительной очистки выхлопов.

- Система Q-Fit позволяет быстро менять навесное оборудование (вилочные захваты, ковши, платформы), превращая погрузчик в универсальный инструмент.

- Телематика LiveLink отслеживает уровень топлива, диагностирует неисправности и блокирует двигатель при угоне

### БЕЗОПАСНОСТЬ И КОМФОРТ:

- Кабина Hi-Viz с кондиционером и звукоизоляцией.
- Система LMI (Load Moment Indicator) предупреждает о перегрузке.
- Версии для специфических условий: Agrihandler (для сельского хозяйства) и Waste Master (для переработки отходов) с усиленными шинами и защитой от пыли

### ЭФФЕКТИВНОСТЬ:

- Экономия топлива до 20% благодаря оптимизированному двигателю.
- Интервалы техобслуживания увеличены до 500 часов.
- Клиенты отмечают рост производительности: например, объем переработки увеличился с 4000 до 12 000 тонн в месяц

### КЛЮЧЕВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ:

	Грузоподъемность	Высота подъема	Преимущество
JCB 530-70	3 тонны	7 метров	Оптimalен для строительных площадок и складов
JCB 540-70	4 тонны	4 тонны	Улучшенная маневренность благодаря малому радиусу поворота
JCB 530-110	3 тонны	11 метров	Идеален для работы на большой высоте (монтаж коммуникаций)



### BOBCAT COMPANY: ТЕХНИКА ДЛЯ ПРОФЕССИОНАЛОВ

Компания Bobcat (входит в Doosan Bobcat) более 60 лет разрабатывает компактную и тяжелую строительную технику. Ее продукция известна надежностью, инновационными технологиями и адаптацией к сложным условиям

### АССОРТИМЕНТ ПРОДУКЦИИ:

- Погрузчики с бортовым поворотом (например, S530):
- Высокая маневренность, мощность и комфорт оператора.
- Применяются в строительстве, сельском хозяйстве и коммунальных работах

### Навесное оборудование :

- Более 200 типов (ковши, гидромолоты) превращают одну машину в многофункциональный инструмент

### ТЕХНОЛОГИИ И ИННОВАЦИИ:

- Концепт Jobsite of the Future : машины с ИИ, анализирующие окружающую среду через видео-системы.

- Экологичные решения: электрические машины и оборудование с низкими выбросами

### ЦЕННОСТИ КОМПАНИИ:

- Производительность : техника для работы в самых тяжелых условиях.
- Устойчивость : энергоэффективные технологии для снижения экологического следа.
- Доверие : фокус на потребностях клиентов через постоянное улучшение продуктов и сервиса

### ИТОГ:

Bobcat остается лидером благодаря широкому ассортименту, от погрузчиков до портативной энергетики. Ее техника помогает профессионалам решать задачи быстро, безопасно и экологично — от строительства небоскребов до уборки снега

**МСТ**  
МИР СКЛАДСКОЙ ТЕХНИКИ

г. Екатеринбург, БЦ «Эльбрус»,  
ул. Старых Большевиков, дом 3 «Д»  
офисы 1201, 1202  
000 «Мир Складской Техники»  
gc-mirst.ru

# Обзор экскаватора LiuGong 922F



Митин Александр – менеджер по продуктам в компании LiuGong

Сегодня хочу рассказать вам и представить экскаватор 922F. Это экскаватор нового поколения от компании LiuGong. Первое, на что здесь стоит обратить внимание, – что машина значительно отличается от своего предшественника – экскаватора E-серии. Основным отличием здесь является наличие электрогидравлического управления рабочим оборудованием.

Здесь мы имеем не классическую пилотную схему управления рабочим оборудованием, а именно электрическую. Электрический сигнал, который поступает от джойстиков и от контроллера основной машины, управляет соленоидными клапанами, а соленоиды, в свою очередь, управляют золотниками на основном гидрораспределителе.

Данная схема управления гидравликой позволяет значительно расширить границы возможностей экскаватора. На этой машине можно реализовать любую из систем нивелирования, и эта система будет работать в автоматическом режиме.

Это кардинально отличает ее от других систем нивелирования, которые, в принципе, можно установить на любой гидравлический экскаватор, но там эти системы будут работать только в индикативном режиме, т.е. оператор должен отслеживать положение ковша на экране и ориентироваться по изображению, работая вручную. Автоматическая же система нивелирования этого от оператора не требует. Оператор задает параметры копания, такие как продольный/поперечный уклон копания, глубина, и дальше машина автоматически поддерживает эти заданные параметры именно в автоматическом режиме, что не требует участия оператора в этом процессе.

Машина делает это самостоятельно. Основным плюсом – наличие в машине электрогидравлики. Второе – электрогидравлика гораздо быстрее реагирует на действия оператора по отключению сигнала. Действия оператора, заданные на джойстиках управления, гораздо быстрее передаются в машину, которая срабатывает гораздо быстрее благодаря электрогидравлике, поэтому машина становится более эффективной, экономичной и более востребованной, особенно в планировочных работах. Третье преимущество электрогидравлики – это возможность регулировки гидравлической схемы без применения каких-либо дополнительных инструментов, будь то слесарные, механические инструменты или манометры для замера давления.

Все регулировки и настройки гидравлики можно производить прямо с монитора управления экскаватором, просто вводя цифровые значения давления и расхода масла в линии.

Можно настроить любое навесное оборудование, которое может применяться с этой машиной, с точностью до полубара в давлении, а также можно настроить и саму работу машины, задав приоритет гидравлики на стрелу либо на рукоять, либо на ковш.

В зависимости от применения машины, например при разработке плотных грунтов ковшом, где требуется большее усилие на рукояти или на ковше, приоритеты можно настроить таким образом, что наибольшая энергия гидравлики будет передаваться как раз на рукоять или на ковш. Или же, если у нас другое применение, например погрузка материала, где большего приоритета требует как раз стрела для подъема материала и погрузки в самосвал, приоритеты можно настроить опять же электронно.

Чем комфортнее оператору работать в машине, тем выше будет его производительность, тем больше будет его отдача, и тем больше будет зарабатывать конечный владелец этой машины.

Посмотрим, как выглядит эта совершенно новая кабина, которую мы устанавливаем на IVE серию экскаваторов. Она отличается повышенным комфортом для оператора.

Здесь полностью реализована система климат-контроля, и она абсолютно автоматическая. В кабине имеются датчики давления и температуры. На основании показаний этих датчиков система климат-контроля автоматически регулирует температуру и давление в машине. 10-дюймовый монитор, который располагается в кабине, отображает все текущие параметры машины, а также позволяет производить до 70 процентов настроек машины в целом.

Гидравлическую схему также можно полностью настроить через основной монитор. Машина в базовой комплектации оборудована камерой заднего вида, изображение с которой передается на

основной монитор для повышения безопасности работы.

Опционально могут быть установлены еще три камеры, и тогда мы получаем обзор 360 градусов. Эта опция также востребована нашими клиентами, поскольку данная машина относится к среднему классу по массе. Экскаваторы часто работают в ограниченных пространствах или на очень интенсивной строительной площадке, где одновременно задействовано много единиц техники и рабочих вокруг машины. Это значительно повышает и производительность машины, и безопасность производства, так как, чем меньше оператор отвлекается, оценивая ситуацию вокруг, тем больше работы он выполняет.

Сиденье оператора – это, пожалуй, первоочередное для комфорта оператора. Полноценное сиденье Deluxe класса, где регулируется абсолютно все: выдвигание подушки сиденья для обеспечения комфорта человеку любого роста. Если половина ноги свисает с сиденья, ноги затекают, работать становится неудобно. Помимо этого подушка сиденья имеет регулировку наклона вверх и вниз, опять же для того, чтобы обеспечить комфорт оператору. Если у вас сиденье будет просто горизонтальным, то, работая, вы будете утомляться, ваше тело постепенно начнет хотеть съехать с этого сиденья, и вы будете затрачивать энергию, чтобы удержаться на нем.

Также пневмоподвеска сиденья, регулируемая по весу оператора. То есть вы получаете полноценное комфортабельное сиденье с хорошей амортизацией. Кроме того, в этом сиденье есть подогрев. В зимний период, когда вы садитесь в машину, и сиденье холодное, что некомфортно, вы можете



включить подогрев, сесть уже на теплое сиденье, чтобы начать работать.

Если сравнивать интерьер и функциональность этой кабины с современными аналогами, то можно, в принципе, сравнить ее с хорошей дорогой иномаркой. Помимо прочего, как и в любой хорошей иномарке, здесь есть Bluetooth-соединение, AUX-соединение для аудио, система hands-free для разговора без рук и возможность подключения телефона. Вы отвечаете на звонок на вашем телефоне прямо с основного экрана экскаватора, а не в телефоне.

В металлоконструкции F-серии была полностью заменена и переработана ходовая часть. В ходовой части F-серии усилена конструкция рамы, полностью изменены поддерживающие и опорные катки. Это катки совершенно другой формы с совершенно другим принципом работы, а также увеличена их металлоемкость, благодаря чему ресурс работы ходовой части значительно возрос.

В базовую комплектацию так же входит защита гусеничной ленты, добавлены внутренние перегородки жесткости и прочности. Поворотный круг и подшипник поворотного круга устанавливаются в кованую опору. Это не сварная конструкция, а именно кованая структура.

Все стрелы и рукояти на F-серии идут в комплектации высокой прочности, или, как это любят называть, в heavy-duty комплектации. Если обратите внимание, вот она стрела: нижний и верхний листы стрелы – это цельный металлический лист, сделанный не из кусков. На более легких или, давайте так скажем, на более дешевых машинах чаще всего вы можете увидеть, что эти листы сварены из нескольких кусков, потому что так дешевле.

Вот, смотрите, мы сейчас с вами запустили машину. Вот, кстати, отображение 360°, сформированное с проекцией четырех камер. Мы видим все, что происходит вокруг машины. Это обеспечивает абсолютную безопасность оператора, так как изображение выводится на основной дисплей. Оператору не

нужно куда-то отвлекаться, он всегда может оценить пространство вокруг.

Чтобы вы понимали, по нормам безопасности, общепринятым в мире, в том числе и в России, экскаваторщик, вернее, машинист строительной машины, отвечающий за процесс ее эксплуатации, отвечает за пространство в радиусе 12 метров от машины. Все, что происходит в радиусе 12 метров от машины, – это полная ответственность оператора. И если что-то произойдет, то к оператору применяются различные меры. Это будет его вина. Поэтому данная опция как раз позволяет избежать таких случаев. Как мы уже говорили, это возможность реализации систем нивелирования, систем барьеров и так далее. Что это такое? Давайте посмотрим.

Например, начнем с системы нивелирования. Что она нам дает? Мы можем без каких-либо дополнительных внешних систем, таких как GPS-станции, роботизированные тахеометры и другие инструменты для 3D- или 2D-нивелирования, а только на основании оборудования, уже установленного на этой машине, производить работы с высокой точностью по планировке оснований, разработке траншей, выдерживать проектные отметки, формировать откосы и кюветы.

Здесь мы можем все это делать в автоматическом режиме. Мы задаем реперную точку на местности, которую нам дает геодезист. Дальше мы можем выбрать уклон, который нам необходимо сделать.

Мы его вводим прямо в цифровом формате. Вводим уклон, например 2 градуса или 4, в зависимости от проекта, влево либо вправо, вернее, на себя или от себя. Уклон вводится плюсом и минусом, чтобы понимать, в какую сторону уклон. Мы можем задать глубину копания: опять же минус полметра, метр, метр двадцать, метр двадцать шесть, например. И дальше все эти данные, которые мы внесли, машина будет строго соблюдать в автоматическом режиме без плотного участия оператора.

Оператору необходимо лишь задать команду начала копания. Команда «Начало копания» задается всего одним рычагом: достаточно подать рукоять на себя. Система в этот момент начинает автоматически управлять стрелой и ковшом.

Вы получаете проектные отметки, не напрягаясь, не привлекая каких-либо особых своих знаний, умений, энергии. А мы знаем, что как раз умения и знания – это сегодня основная проблема на рынке труда в строительном сегменте. Потому что опытных операторов у нас с каждым годом становится все меньше. И на смену этим опытным, уходящим из индустрии операторам никто не торопится приходить. Поэтому малоопытному оператору такая система позволит выполнять очень качественную и высокоточную работу. Благодаря этому он сможет достичь такой высокой отдачи, которой не смог бы добиться даже опытный оператор без использования подобных систем. Это действительно значительное преимущество. Кроме того, в машине предусмотрена встроенная система барьеров.

И у нас есть верхний барьер, верхнее ограждение. Мы поднимаем ковш или стрелу до какого-либо препятствия, которое есть на объекте. На объекте могут быть различные препятствия по высоте. Например, мы с вами работаем под мостом, ведем разработку грунта. Для того чтобы не нарушить конструкцию моста, не повредить ее, нам необходимо вовремя останавливать стрелу и контролировать ее.

Мы подводим стрелу к верхней точке, то есть к самой высокой части нашего экскаватора. Если мы копаем стенку, то подводим ковш. Если мы копаем вглубь, то подводим сочленение стрелы и рукояти к верхнему положению – к мосту, к конструкции моста. И просто нажимаем на эту кнопку. И все. Машина уже никогда не позволит подняться выше этого уровня.

Мы уже никогда не повредим конструкцию моста, например, или потолка здания, или ангара. И оператору уже не надо на это отвлекаться. Он может копать так быстро, как умеет, не задумываясь о том, что может что-то где-то сломать. Эффективность повышается в разы. Следующий барьер – нижнее ограждение или нижний барьер. Тут тоже все очень просто. Например, мы знаем, что у нас на глубине полтора метра заложена коммуникация.

Для того чтобы не повредить их случайным образом при разработке грунта, мы можем задать цифровым способом параметры глубины. Тогда машина не позволит копать глубже заданного параметра, и мы не сможем повредить то, что находится ниже него.

Оператор работает на полную мощность, на полную скорость, как он это умеет делать. Машина все



сделает за него и оградит его от каких-либо проблем.

Как пример. Мы копаем где-то, и у нас разработка грунта от какой-либо существующей стены. Это может быть подпорная стенка мостового сооружения или подпорная стенка крепления откоса. То есть это стена, за которой есть какой-то конструктив либо массив грунта, и нам эту стену нельзя повредить, потому что может произойти непоправимое. Но можно работать без всяких приборов. Каждый раз очень медленно подводя ковш к этой стене и очень аккуратно от нее откапываться. Это будет очень медленно и неэффективно. Здесь мы можем просто перенести наши зубья ковша к этой стене, как можно ближе, и включить этот барьер. И все, машина уже не даст ковшу перейти за тот барьер, который вы создали. Можете эффективно и быстро копать от этой стены.

Или, по-другому, как мы это называем, защита оператора, защита кабины оператора. На экскаваторе может быть установлен не только ковш. Вот, например, экскаваторщик работает долгое время с простым общеземельным ковшом. Когда он работает с каким-то определенным навесным оборудованием долгое время, у него нарабатывается моторика рук на джойстиках управления. То есть руки, можно сказать, уже работают сами по себе. Да, это нарабатанная моторика. И здесь мы переходим на другой рабочий инструмент. Например, гидромолот, у которого вылет от рукояти в два раза больше по длине. А моторика у нас уже наработана для ковша. И если вдруг вы, не перестроив моторику, сработали так, как сработали, то этот гидромолот может прийти в машину, а может и в кабину.

Да, вы вовремя не остановили рабочее оборудование, вовремя не остановили рукоять, потому что моторика – дело такое. Да, это как у бабушек, когда они не вяжут. Да, она вяжет с закрытыми глазами, потому что знает, какие петельки. А потом она переходит на другой тип вязки и начинает путаться. Да, то палец уколю, то узел завяжу. Здесь ровно то же



самое. Для того чтобы этого не произошло, рабочий инструмент подводится на то безопасное расстояние до кабины, как это необходимо оператору, и дальше включается барьер. И машина ни в коем случае не допустит перехода рабочего оборудования через эту границу. Оператор в полной безопасности. Он может работать как хочет и как умеет. Машина не навредит ни себе, ни оператору.

Существует некая система взвешивания. Причем эта система взвешивания не статическая, а динамическая. В чем различие между динамической и статической системами взвешивания? Наверняка кто-нибудь когда-нибудь пользовался безменом или, например, домашними кухонными весами. Это все статические системы взвешивания. Когда мы берем какой-то груз, на что-то кладем и ждем, сколько покажут цифры на мониторе.

Динамическая система взвешивания – это когда масса взвешивается в динамике, в движении. В этом случае, когда вы набираете материал в ковш, пока ковш поднимается и переносится для выгрузки, машина уже взвешивает массу материала в ковше и уже учитывает это.

И вы можете контролировать, сколько грунта насыпали в каждый самосвал в тоннах, чтобы не допускать перегруза машины или чтобы не допускать собственного убытка. Когда мы отгружаем без весов или «на глаз», мы считаем по количеству ковшей. Допустим, я насыпал примерно 16 тонн. Человек оплатил эти 16 тонн, уехал, но на глаз это не определишь. А в итоге получилось, что насыпали не 16, а 17,5 или 18 тонн. Ты 2 тонны себе в убыток отправил. То есть это минус. Электрическая система управления как раз не позволит такое допустить. Это постоянный контроль за отгружаемым материалом. Это опять же выгода. Все, что пересчитаем, – выгода для конечного пользователя.

А выгода еще и в том, что, даже работая со своими собственными самосвалами, мы не можем себя обмануть и уйти в минус. Кроме того, есть еще плата за нагрузку на ось на дорогах. Если машина перегружена, то вас останавливают, и за перегруз самосвала вы получаете очень большие штрафы. Чтобы этого не допускать, система учитывает соответствие нагрузке на ось по вашему маршруту.

Третья выгода – это недопущение перегруза машины, особенно когда это ваш парк. Перегруз самосвалов негативно влияет на их техническое состояние и срок эксплуатации. Если вы постоянно перегружаете свои самосвалы, срок их эксплуатации может сократиться в два-три раза. Чтобы ваши машины служили положенный срок, используйте систему взвешивания, которая поможет вам получить выгоду.

**COMAUTOTRANS**  
ВЫСТАВКА И ТЕСТ-ДРАЙВ

19–22 августа 2025  
Крокус Экспо, Москва



comautotrans.moscow



**БОЛЬШОЙ ТЕСТ-ДРАЙВ  
КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА**

**РАЗДЕЛЫ ВЫСТАВКИ:**

Грузовой транспорт

Легкие коммерческие автомобили

Электротранспорт

Прицепы, полуприцепы, надстройки

Специальная автотехника

Автозапчасти и компоненты

Техническое обслуживание

ПО, телематика и IT-решения

Организатор

**SIGMA  
XPO**

При поддержке

**КРОКУС ЭКСПО**  
Международный выставочный центр

# Российское производство дорожно-строительной техники: факты, перспективы, вызовы

**Строительство дорог – один из приоритетов государства. В 2024 году Минтранс отчитался о десятилетнем рекорде по прокладке федеральных трасс – свыше 506 км. За пять лет построено с нуля и реконструировано 5,2 тыс. км, а к 2030-му, по утвержденному премьер-министром Михаилом Мишустиным плану, должно быть проложено и восстановлено еще более 3,7 тыс. км автодорог различного назначения. В таких условиях кажется логичным, чтобы большая часть дорожно-строительной техники была отечественного производства. Но это не совсем так.**

## СИТУАЦИЯ НА РЫНКЕ ДСТ

В ассоциации «Росспецмаш» подсчитали, что в 2024 году доля машин от российских предприятий в среднем по всем видам ДСТ составляла 14%. В сегментах экскаваторов и фронтальных погрузчиков доля импорта превышает 90%, основным поставщиком является Китай. Сегмент асфальтоукладчиков тоже практически полностью контролируется иностранными производителями. Кроме того, отечественные заводы не выпускают технику в сегментах, которые не являются массовыми, например бетоноукладчики, дорожные фрезы, ре-сайклеры и другие.

С одной стороны, эксперты постоянно говорят о том, что мощности российских машиностроительных заводов недозагружены. С другой – даже имеющееся предложение от производителей из-за рецессии является избыточным. Общий объем продаж российской техники снизился на 10,5%, составив 74,7 миллиарда рублей. Объем производства тоже снизился: в денежном выражении – на 15%. Самое значительное сокращение отгрузок в натуральном выражении, по данным «Росспецмаша», по экскаваторам (-51%), автогрейдерам (-40,9%), кранам (-33,1%), каткам (-17,7%). Меньше всего продажи просели в сегменте кранов-трубоукладчиков и бульдозеров – на 4,8%.

Закономерно, что в первом квартале 2025 года по сравнению с аналогичным периодом 2024 года производство продолжило снижаться: дорожных катков – на 76%, фронтальных погрузчиков – на 62%, экскаваторов – на 52%, автокранов – на 42%, бульдозеров – на 22%. Продажи дорожно-строительной техники за первый квартал упали на 36,6% и составили порядка 6 000 единиц.

На одном из профильных мероприятий представители «Авито Спецтехники» дополняют картину следующими красками: самыми популярными брендами новой дорожно-строительной техники в январе – марте 2025 года стали китайские XCMG, Sany и Lonking. При этом наиболее заметный рост интереса зафиксирован к китайской Ripra – более чем в четыре раза по сравнению с первым кварталом 2024 года.



Участники рынка и эксперты ожидают, что продажи новой ДСТ во втором квартале могут снизиться еще на 20–30% относительно прошлого года. В Минпромторге ситуацию объясняют влиянием макроэкономических факторов: «В 2025 году рынок дорожно-строительной техники продолжает трансформироваться ввиду влияния ряда макроэкономических факторов, в том числе динамики ставок кредитования, давления складских запасов на рынок, снижения инвестиционной активности в строительном секторе. Несмотря на общее падение в I квартале 2025 года, по итогам марта наблюдаются значительные изменения в структуре продаж и рост объемов реализации именно отечественных машин», – сказано в пресс-релизе ведомства.

Вместе с тем продажи российских машин превысили 980 штук, что на 11% лучше результата аналогичного периода прошлого года (АПГ). Доля отечественной техники на рынке выросла на шесть процентных пунктов и достигла 15%. Наибольший рост показали сегменты бульдозеров (+132%), экскаваторов-погрузчиков (+75%), фронтальных и мини-погрузчиков (+50%). По данным Минпромторга, в январе и феврале этого года по сравнению с аналогичным периодом 2024 года в два раза увеличились отгрузки многоковшовых экскаваторов и экскаваторов-перегрузателей отечественного производства. Экскаваторы-погрузчики показали рост на 42%. В ведомстве такой результат объяснили дополнительными мерами поддержки.

«Росспецмаш» предполагает, что по итогам года ситуация может стабилизироваться, но только при условии улучшения экономической ситуации и активизации государственных программ поддержки.

Минпромторг работает над улучшением условий для отечественных производителей, предлагая инициативы по приоритизации отечественной техники в госзакупках, расширению перечня машин с авансированием закупки, поддержке НИОКР, локализации и унификации комплектующих, финансовой поддержке спроса и механизмам льготного лизинга. Например, в рамках госпрограммы размер субсидируемой скидки, предоставляемой покупателям экскаваторов и экскаваторов-погрузчиков, увеличен до 30% – на эту программу выделено 12 миллиардов рублей, что почти в 2,5 раза больше уровня 2024 года. Кроме того, в апреле стартовала совместная с ДОМ.РФ программа льготного лизинга техники для уборки улиц и дорожного строительства.

Предполагается, что эти меры позволят наращивать долю отечественных машин ежегодно и к 2030 году она достигнет 60%. В ассоциации «Росспецмаш» добавили, что целевые показатели были рассчитаны исходя из текущего состояния парка дорожно-строительной техники (ДСТ), а также мощностей и инвестпроектов заводов-производителей.

2025 год однозначно станет испытанием для отрасли и даст лучшим возможность дальнейшего



развития и модернизации. Ведь увеличение доли отечественной техники – это не только вопрос независимости от иностранных партнеров, но и база для создания новых рабочих мест и дополнительного развития регионов.

## РЫНОК ПО СЕГМЕНТАМ

Рынок дорожно-строительной техники неоднороден: в него входят машины для подготовительных, земляных работ, укладки и обслуживания дорожных покрытий, а также для производства и транспортирования бетонных смесей. Каждый узкий сегмент идет своим особенным путем. Рассмотрим кратко их особенности.

Для подготовительных работ – корчевания, обрезки кустов и деревьев, рыхления – чаще используется не специальная техника, а комбинированные дорожные машины и навесное оборудование для мультифункциональной техники.

Более интересен сегмент машин для земляных работ, в который входят бульдозеры, экскаваторы и автогрейдеры.

Бульдозеры. По информации аналитической компании Tebiz Group, российский рынок гусеничных бульдозеров в последнее время переживает смену парадигмы в подходах к технике для тяжелых работ. Спрос на эти машины вырос на 13% за предыдущий год, и в его структуру входят потребители различного масштаба. Что выделяет этот сегмент, так это значительная доля российской техники. По данным на 2024 год, она занимала 23% рынка новых бульдозеров. Этот успех, конечно, относителен: в начале 2000-х доля отечественных машин была более 80%, но мы говорим терминами современной реальности, где почти четверть – это серьезный показатель.

Добавим, что производители бульдозерной техники одни из первых начали вести политику



импортзамещения: инвестировать в локальное создание силовых агрегатов и элементов ходовой части. Это первая особенность рынка. Вторая заключается в быстром распространении базовых систем телематики. По данным Tebiz Group, телематическими модулями оснащено 35% продаваемой отечественной техники. Маркетологи также говорят, что спрос на энергоэффективные гусеничные бульдозеры, включая машины с гибридными силовыми установками или пониженным уровнем выбросов, уже превысил 14% среди закупок крупных корпоративных клиентов. Так, в Санкт-Петербурге и Казани есть большая потребность в средних бульдозерах с низким уровнем шума для использования в черте мегаполиса.

Экскаваторы. Выше мы приводили данные ассоциации «Росспецмаш», согласно которым в сегменте экскаваторной техники соотношение российских и импортных машин 1:9. В 2024 году

продажи экскаваторов сократились на 71%: российское производство относительно прошлого года показало -51%, импорт тоже продемонстрировал спад почти втрое. В цифрах: всего за 12 месяцев было отгружено 222 единицы российской техники и задекларировано 3047 импортных машин.

Автогрейдеры. В целом рынок автогрейдеров в рамках глобальных тенденций демонстрирует спад и плавное наращивание процента российских машин. По данным Tebiz Group, доля импортных автогрейдеров и ключевых комплектующих на рынке снизилась с 60% до 40%, темпы замещения зарубежных агрегатов стабильно держатся в диапазоне 10–15% в год.

Отметим, что при невысоких продажах растет качество реализуемых машин: фокус — на современные решения с интеллектуальными системами управления и автоматизацией операций. Это смещение стало реакцией на ужесточение требований

к качеству дорожных работ, а также к прозрачности выполнения госконтрактов в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги». Востребованы и специализированные автогрейдеры — с увеличенной мощностью для карьерных работ или с компактными габаритами для городских улиц.

В группе машин для укладки и обслуживания дорожных покрытий также наблюдаются интересные тенденции.

Асфальтоукладчики. Длительный период времени рынок асфальтоукладчиков занимали зарубежные бренды из Германии, США, Швеции и Японии, затем их активно заменили марки из КНР. Но в ближайшем будущем рынок ждет значительный структурный сдвиг. НПО «Группа компаний машиностроения и приборостроения» (ГКМП) наладила в Брянске первое и пока единственное в РФ и ЕАЭС серийное производство колесных и гусеничных асфальтоукладчиков под маркой «Десна». Мощность предприятия — до 40 единиц техники. Уровень локализации — 90%. Брянская компания планирует занять 10% российского рынка асфальтоукладчиков, а затем наращивать долю.

Катки. В 2024 году российскими предприятиями было выпущено 304 единицы дорожных самоходных катков, что на 8,4% меньше по сравнению с результатами 2023 года. В январе 2025 года производство снизилось на 80% к уровню января прошлого года и составило всего 3 штуки. Производители компонентов постепенно осваивают выпуск узлов и агрегатов, но пока на рынке доминируют китайские марки — более 80% предложений принадлежат им.

В группе техники для производства и транспортирования бетонных смесей положение российских предприятий неплохое.

Автобетоносмесители. В минувшем году, по подсчетам Туймазинского завода автобетоносмесителей, отечественный рынок автобетоносмесителей показал снижение (на 25% к уровню 2023 года), в количественном выражении было выпущено 2 368 машин. Доля автобетоносмесителей производства ТЗА составила 16%, марки из Китая суммарно заняли долю на рынке около 71%. В 2024 году завод отгрузил 592 автобетоносмесителя (62,6% к уровню 2023 года), 3 353 прицепа и полуприцепа (рост на 7,3%), 1 923 комплекта кабин.

Tebiz Group отмечает, что АБС — очень востребованный вид спецтехники: спрос на новые машины в прошлом году увеличился на 35%, на машины с пробегом — на 33%. При этом наиболее востребованными являются решения на базе КАМАЗ 69367М (емкость барабана 12 куб. м), КАМАЗ 581471 (7 куб. м), SITRAK 8 x 4 C7H-F (14 куб. м), Shacman 8 x 4 X3000 (10 куб. м) и HOWO HW76 6 x 4 (8 куб. м). Однако ТЗА, который входит в КАМАЗ, рассчитывает на небольшое замедление рынка и планирует по итогам 2025 года реализовать 502 автобетоносмесителя, 3 076 прицепов и полуприцепов и 1 755 комплектов кабин.

Автобетононасосы. Российская техника, выпускаемая ПАО «ТЗА», ООО «ЧАЙКА-НН» и другими предприятиями, сейчас находится в жесткой конкуренции с китайскими брендами, особенно Sany и Zoomlion, которые ведут очень активную деятельность в нашей стране. Однако, по мнению аналитиков, данный сегмент техники сегодня находится не в самом выгодном положении с точки зрения спроса именно со стороны дорожно-строительных проектов.

### ЧТО ПРЕДЛАГАЮТ ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ?

Традиционно точкой демонстрации возможностей отечественного специализированного машиностроения стала выставка СТТ Экспо.

Там громко о себе заявила группа компаний UMG, предприятия которой активно развиваются в последние годы в направлении импортозамещения в широком диапазоне типов машин. Бренд показал бульдозер D20H — уже второй в линейке. Машина относится к технике 12-го тягового класса, оснащается гидростатической трансмиссией-автоматом, имеет возможность установки гусениц различной ширины с сохранением стандартной колеи за счет узкой рамы. На стенде были также обновленные экскаваторы-погрузчики TBL 845 и TBL 945 с увеличенными глубиной и радиусом копания. Машины теперь оснащаются унифицированным задним оборудованием. Была представлена полноприводная версия автогрейдера АГ-180АВД и 25-тонный автокран ПКС-457175-ЗРМ на новом шасси. «Отрасль машиностроения в целом относится к динамично развивающимся. И несмотря на конкуренцию со стороны китайских производителей бульдозеров, у российских заводов в этом сегменте есть потенциал для роста, считает руководитель проектов ЗАО «ЧСДМ» Григорий Салимоненко. «Наше основное преимущество — гибкость производства. То есть мы можем достаточно оперативно выпустить машину под требования конкретного заказчика», — утверждает он.

«Ростсельмаш» тоже развивается в сегменте дорожно-строительной техники. Компания привезла на выставку свой новый экскаватор-погрузчик BL 810 с двигателем ЯМЗ-534 мощностью 99 л. с., гидромеханической трансмиссией с переключением передач под нагрузкой, принудительной 100-процентной блокировкой дифференциала и системой самодиагностики. Ранее сообщалось также, что в 2025 году запланирован выпуск опытно-промышленной партии, а в 2026-м — постановка в серию фронтальных и телескопических погрузчиков.

Еще один российский бренд, который интенсивно растет и не боится осваивать новые направления, — «ЧЕТРА». Интерес посетителей стенда привлекли тяжелый гусеничный экскаватор Е400 и мини-погрузчик МКСМ 1200Е с электроприводом, в котором реализована возможность дистанционного управления на расстоянии до 3 км, может работать без подзарядки как минимум 16 часов.



НПО «Группа компаний машиностроения и приборостроения», о которой мы писали выше, была на выставке со стендом, посвященным единственному российскому гусеничному асфальтоукладчику «Десна 2100». Под капотом — ЯМЗ мощностью 184 кВт. Максимальное покрытие машины с функцией бесступенчатой регулировки ширины составляет 13 м, максимальная производительность — 700 т/ч. Есть система промывки рабочего оборудования. На точке предприятия также экспонировался полноприводный автогрейдер ГС-10-08 и машина для ямочного ремонта Р-310М. В настоящее время уровень локализации составляет 90%, а 10% импорта приходится на гидравлику (насосная группа, распределители, гидрозамки), отметил первый заместитель генерального директора ООО «НПО «ГКМП» Вадим Алешкин на профильном мероприятии. Однако перед предприятием стоит задача поднять этот уровень до 99%. Для этого

просчитывается возможность сотрудничества с одним из отечественных производителей гидравлического оборудования из Сибири. Добавим также, что «Десна» уже участвует в укладке автомобильных дорог — на строительстве и реконструкции федеральных трасс М-5 «Урал» и М-7 «Волга», на укладке региональной автодороги А-289 в Краснодарском крае и на других объектах.

Готовится к выпуску еще одна новинка — дорожная фреза. Эта специализированная машина полностью разработана силами ГКМП, в настоящее время идет доукомплектовка, и в течение полутора месяцев запланированы ее ходовые испытания. В случае их успешного завершения в течение 2026 года ее также можно будет запустить в серийное производство.

Завод «Профессионал», который знаком рынку по навесному оборудованию, освоил выпуск первой собственной модели спецтехники



— мини-погрузчика ПМ-1000. В число новинок предприятия вошли сваекус и грейфер-корчеватель собственного производства.

Оригинальное навесное оборудование для дорожно-строительной сферы показал и завод дорожной техники «Регион 45»: оборудование для приготовления битумной эмульсии и современный укладчик обочин для погрузчиков Р-45.УО. Оборудование предназначено для распределения ПГС, гравия и щебня. Есть регулировка ширины, высоты и угла наклона.

Белорусский завод «ДорЭлектроМаш» презентовал новый экскаватор-погрузчик ДЭМ 510 с равновеликими колесами и подключаемым полным приводом. Грузоподъемность — 3 тонны, производительность двухконтурной гидросистемы — до 125 л/мин.

Еще одной точкой, где происходили важные для дорожно-строительного машиностроения события, стал Петербургский международный экономический форум. Так, к примеру, производственная компания «Челябинский тракторный завод» заключила с правительством региона соглашение о взаимодействии и сотрудничестве.

Документ направлен на развитие высокотехнологичного производства и создание техники с учетом требований импортозамещения и локализации с улучшенными техническими и эксплуатационными характеристиками. В частности, речь идет о запуске в регионе производства фронтальных погрузчиков грузоподъемностью от 2,8 до 5,5 тонн. Инвестиционный проект, рассчитанный на реализацию в течение десяти лет, будет осуществляться по механизму специальных инвестиционных

контрактов версии 1.0. «В этом году сразу несколько крупных южноуральских предприятий из разных отраслей промышленности решили воспользоваться такой мерой господдержки, как специальный инвестиционный контракт. Ряд соглашений мы подписываем прямо здесь, на полях ПМЭФ. Это еще раз доказывает эффективность данного инструмента, гарантирующего инвесторам серьезные налоговые льготы. А для региона дополнительным экономическим эффектом от реализации проектов становится рост налоговых поступлений в областной бюджет и создание новых рабочих мест», — подчеркнул Алексей Текслер. Объем финансирования инвестиционного проекта ПК «ЧТЗ» превышает 750 млн рублей, к созданию планируются 165 новых рабочих мест.

Челябинская область — один из лидеров по взаимодействию машиностроительного сектора экономики и государства. Так, завод «ДСТ-Урал» в 2021–2023 годах реализовал инвестпроект по созданию новых видов машин: бульдозеров, погрузчиков, трубоукладчиков, стоимость которого оценивается в 3,3 млрд рублей. Также компания инвестирует 5 млрд рублей в производство комплектующих (проект рассчитан на 12 лет). Другой пример — «УралСпецТранс». До 2028 года компания вложит 1,6 млрд рублей в строительство новых производственных площадей с приобретением станков и оборудования.

Еще одно событие, о котором мы не можем не сказать, — заявление о совместной разработке холдинга «Высокоточные комплексы» Госкорпорации «Ростех», ассоциации «РО.С.АСФАЛТЪ», ассоциации «Цифровая Эра Транспорта», компании РБДС, бренда «РАСКАТ» и ВНИИ «Сигнал». Они разрабатывают автоматизированный каток и уже готовят испытания экспериментального образца. Сердце машины — программно-аппаратный комплекс «Прометей», который позволяет автоматизировать практически любой наземный транспорт. Комплекс включает несколько камер, средства связи, блоки обработки информации, а также пульт управления с джойстиком. С его помощью оператор сможет управлять катком или дистанционно запрограммировать его для автономной работы. Новая машина будет создана на базе вибрационного двухвальцового катка массой 11 тонн. «Это серьезный шаг в сфере автоматизации дорожно-строительной отрасли. Такая техника обладает важными конкурентными преимуществами на рынке в сравнении с обычной. Автономные машины могут выполнять задачи практически непрерывно, в том числе ночью. Это позволит сократить время строительства и ремонта автодорог», — отметил генеральный директор ВНИИ «Сигнал» Владимир Пименов в беседе со «Стройгазетой».

Все эти факты говорят о том, что российский рынок дорожно-строительных машин ждет серьезные структурные изменения. Они не будут быстрыми, даже, скорее, будут медленными, но процесс пересмотра приоритетов с китайской техники в сторону отечественной уже запущен.

## КАК РОССИИ ОБОЙТИ КИТАЙ В ПРОДАЖАХ ДСТ?

Вопрос конкуренции сопоставимых моделей родом из КНР и РФ стоит остро и в ближайшие несколько лет станет ключевым для отрасли дорожного строительства.

На интересный момент обратил внимание президент Национального объединения строителей (НОСТРОЙ) Антон Глушков. Строительная техника — единственный сегмент в сфере продукции, востребованной застройщиками, где в последние годы произошли структурные изменения. Многие иностранные производители стройматериалов после 2022 года ушли из России, однако никто из них не закрыл российские производства, и все эти товары остаются на полках магазинов, иногда с другими названиями. И только со строительно-дорожной техникой, по его словам, ситуация сложнее. Российские производители не могут в полном объеме обеспечить потребность в ней, и эту нишу прочно заняли китайские производители.

На сегодняшний день наиболее активны в сфере продаж ДСТ опытные и давно знакомые российским потребителям XCMG, Sany и Lonking и относительно новенький бренд Ripra. Их аргументы таковы:

1. Даже с учетом логистики китайская техника часто дешевле российской. Укрепление отечественной валюты сделало импорт выгоднее.

2. Доступ к дешевой технике, скопившейся на складах лизинговых компаний из-за неплатежей. Это создает «вторичный рынок» с демпинговыми ценами.

3. Отставание российских машин по ключевым характеристикам в большинстве сегментов ДСТ или отсутствие аналогов.

Сейчас, однако, склады зарубежных производителей переполнены, а спрос на технику сильно упал. В этих условиях машиностроительные заводы РФ неспеша «откусывают» долю китайцев. Но дело идет тяжело? Почему? Глава «Росспецмаша» открыто говорит на мероприятиях и в интервью: российское производство неконкурентоспособно. Причины системные:

1. Высокая стоимость кредитов. Ключевая ставка ЦБ делает невозможным реальное льготное кредитование для заводов и покупателей. Ситуацию держит на плаву только программа государственных скидок для покупателей ряда предприятий.

2. Устаревшие мощности. Многие предприятия работают на оборудовании 1990-х, что влияет на себестоимость и качество. Темпы модернизации в последние годы очень выросли, но заводы сталкиваются со сложностями в покупке оборудования.

3. Долгий цикл разработки. Пока российский завод адаптирует старую модель под новые стандарты, китайцы выпускают новые. Стимуляция НИОКР помогла увеличить объемы инженерных работ, но не слишком ускорила их разработку и реализацию.

Несмотря на это, российские производители



спецтехники готовы конкурировать с китайскими брендами в живую. «Чтобы не голословно оценивать качество российской и иностранной техники, необходимо проводить сравнительные испытания. Отечественные производители готовы к участию в таких мероприятиях. Такой же активной заинтересованности со стороны иностранных конкурентов не наблюдается», — подчеркивают в ассоциации «Росспецмаш».

Подводя итоги, приведем мнение исполнительного директора ассоциации НОПСМ, секретаря Комиссии по стройматериалам Общественного совета при Минстрое Антона Солона, который отмечает, что на текущий момент импортозаместить дорожно-строительную технику удалось, к сожалению,

только частично. Российские асфальтоукладчики демонстрируют приемлемое качество, есть отечественные щебневыбрасыватели, эмульсионные машины, битумовозы, модернизируются и постепенно интегрируются новые модели ключевых типов машин. Но важно, что процессы запущены, маховик заработал и будет набирать обороты.

Солон считает, что Россия к 2030 году может развить собственное производство строительной дорожной техники до уровня технологической независимости. Нужна устойчивая господдержка, масштабные научно-исследовательские и конструкторские работы, а также создание экспортной модели и сервисной инфраструктуры.

# Рынок машин для обслуживания дорог и городов

**Современный период развития рынка коммунальной техники начался с 2022 года, когда произошло два значимых для отрасли события: прекращение поставок импортной техники под давлением санкций и изменение срока службы мусоровозов с 10 до 7 лет. Необходимость оперативного замещения импорта дала толчок изменениям на рынке коммунальной техники. Здесь мог случиться настоящий всплеск российского производства, но удлинение логистических цепочек, рост ключевой ставки и скачки валютных курсов внесли свои коррективы.**

## НОВЫЙ ВИТОК

Новые политические и экономические условия в краткосрочной перспективе сработали не так, как ожидалось. В результате по итогам 2023 года в сегменте КДМ выросла доля импортных шасси: вместо 10–12% европейских машин в Россию ввезли порядка 20% баз из КНР. Ольга Соловьева, генеральный директор ООО «Завод КДМ», на одном из профильных мероприятий отметила: «До весны 2022-го мы выпускали на базе европейских автомобилей 10% комбинированных дорожных машин (на базе МАЗа – 20%, КАМАЗа – 70%). Во втором полугодии доля КДМ на импортных – причем уже китайских – шасси составила 15%, при этом они не просто заменили технику из ЕС, но и потеснили КАМАЗ. Машин на китайских базовых автомобилях на 25–30% дешевле КДМ на европейских шасси до-санкционного периода. И хотя они на 15% дороже техники на базе отечественных авто, но отличаются от нее большей грузоподъемностью, улучшенной эргономикой и современными силовыми агрегатами».

В сегменте мусоровозов конкуренция интереснее: здесь борьба за клиента шла между машинами на китайских, белорусских и российских шасси. Наибольшую долю занимали минчане: Минский автомобильный завод совместно с ООО «МАЗ-РУС» обеспечил почти половину рынка. Китайские и российские производители на протяжении года демонстрировали упорную и примерно равную борьбу.

В 2023 году завод КДМ оказался на первом месте среди всех производителей комбинированных дорожных машин и мусоровозов по количеству выпущенных и поставленных единиц такой техники, доля рынка составила 22%. В линейке самосвалов с колесной формулой 6x4 у заказчиков наиболее популярны КАМАЗ-65115, КАМАЗ-6520, МАЗ-6501, а среди машин 8x4 – Howo T5G, FAW J6 CA3310 и Shacman 3318. Востребованы и машины МАЗ-5340 с колесной формулой 4x2, адаптированные под мусоровозы и дорожные машины. Кроме того, отмечается рост спроса на маневренные КДМ и мусоровозы на базе «Газон Next», «Валдай 12», «Компас 12».

Тем не менее по итогам 2023 года российское производство коммунальной техники в целом продемонстрировало небольшое снижение.



Год	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.
Штук	4 074	5 121	6 659	5 072	5 623	5 557	5 415
Темп роста, %		25,70	30,03	-23,83	10,86	-1,17	-2,56

На рынке дорожной и коммунальной техники так или иначе отражаются тренды российского рынка грузовых автомобилей, используемых в качестве базовых шасси при производстве спецмашин. В первую очередь – сохранение тенденции «китаизации». С января по сентябрь 2024 года доля грузовиков массой свыше 3,5 тонны производства КНР на российском рынке увеличилась до 69%.

В противовес на весенних деловых мероприятиях 2024 года заместитель министра промышленности и торговли РФ Альберт Каримов говорил, что

рынок коммунальной техники растет хорошими темпами: «У нас есть большой потенциал для того, чтобы долю рынка российского производства в каждом своем сегменте значительно, в некоторых сегментахкратно увеличить». Государство называет сектор строительства и обслуживания инфраструктуры приоритетным, вкладывает средства в модернизацию, проводит ревизию законодательных нормативов. Другими драйверами роста этого сегмента служили господдержка покупателей спецтехники коммунального назначения и острая

необходимость в расширении и модернизации парков. В 2024 году в 16 российских субъектах нехватка мусоровозов, например, составляла от 16 до 78% от общего количества необходимой техники.

Руководитель «Авито Спецтехники» Андрей Ковалев на одном из прошлогодних выступлений говорил, что рынок коммунальной техники во многом опирался на отечественных производителей. «При этом ключевыми факторами развития рынка являются продолжающаяся модернизация парка коммунальных машин, а также масштабная реализация муниципальных программ по улучшению городской среды и инфраструктуры. В частности, поэтому мы видим, что среди новой коммунальной техники в лидерах спроса – комбинированные дорожные машины», — комментировал он.

Завод КДМ подтвердил это цифрами. 2024 год стал для смоленского «Завода КДМ» результативным. Было изготовлено и реализовано 893 единицы спецтехники. 80% от общего числа продаж пришлось на долю комбинированных дорожных машин (КДМ), остальные 20% — на мусоровозы с задней грузовой СМ.

По данным «Авито Спецтехники», в топ-5 по долям в спросе среди марок новой коммунальной техники такие бренды, как МТЗ (Беларусь) с долей в спросе 12,23%, Chengli (5,86%), PAP3 (5,56%), ГАЗ (4,95%) и Коммаш (Арзамас – 4,91%). В свою очередь, немного отличается от него топ-5 марок по долям в предложении новой коммунальной техники. Здесь на первом месте все тот же МТЗ (Беларусь) с долей в 10,45%, на втором – Коммаш Мценск (8,7%), затем следуют PAP3 (4,1%), КАМАЗ (2,25%) и замыкает пятерку Коммаш Арзамас (2,17%).

Однако в целом на рынке дорожной и коммунальной техники наблюдается замедление спроса: за 9 месяцев этого года он снизился на 23%. Ряд

компаний переориентировался на приобретение б/у автомобилей или их переоборудование под установку новых надстроек.

Эксперты «Авито Спецтехники» рассказали, что весной 2024 года самыми востребованными марками коммунальной техники с нарабаткой стали ГАЗ с долей в спросе в 23,64%, ЗИЛ с 16,32%, КАМАЗ с 14,47%. На четвертом месте – МАЗ, который получил 9,48%, а на пятом – Isuzu с 5,14% спроса. В топе по доле в предложении – те же марки, но ГАЗ, сохранив первое место, получил 17,55%, КАМАЗ находится здесь на втором месте с 13,72%, у ЗИЛА – доля в 9,95% и третье место. МАЗ остался на четвертом месте с 9,55%, а на пятом месте также Isuzu с 5,24%.

Переходим к году текущему. Он продолжает наметившиеся тренды. Общая экономическая ситуация остается сложной, ставка Центробанка – высокой, кредиты – дорогими, соответственно, покупательская способность потребителей спецтехники снижается. Совокупный объем рынка спецтехники в 2024 году снизился минимум на 20%. В Ассоциации импортеров и производителей прогнозируют, что в 2025 году он упадет еще сильнее – на 30–35%. «В 2024–2025 гг. на смену периоду оптимизма и роста в специализированном машиностроении России пришел кризис. Борьба с инфляцией и ростом цен в ущерб предприятиям – плательщикам заработных плат и налогов привела к спаду в отраслях – потребителях продукции специализированного машиностроения и, соответственно, глубокому кризису в нем», — говорится в июньском обращении ассоциации «Роспецмаш» в адрес правительства России.

Однако сегмент техники для городского хозяйства находится в относительной безопасности.

Национальное агентство промышленной информации обратило внимание, что в январе

– апреле 2025 года изменилась структура рынка грузовых автомобилей. Примечательно, что снижение продаж коммунальных машин было не таким резким, как в других сегментах, благодаря этому их доля в общем срезе реализованной техники выросла. Продажи подержанной коммунальной техники выросли почти на четверть.

Более того, по данным аналитиков, производители отечественных коммунальных машин сохраняют объемы производства. Во всяком случае, такой была ситуация по итогам первого квартала, когда отмечалось падение импорта на 19%. Минпромторг дополняет, что, по их подсчетам, в первом квартале текущего года доля отечественной техники на рынке дорожных машин (строительных и коммунальных совокупно) выросла на 6 процентных пунктов и достигла 15% (998 штук).

Оценить ситуацию можно на примере сегмента мусоровозов – одного из самых динамично развивающихся и хорошо освоенного российскими производителями. По информации на текущий момент, российский рынок мусоровозов вырос на 4%, что даже быстрее увеличения объема бытовых отходов: их количество ежегодно увеличивается на 3%, что стимулирует потребность в новых решениях. Это связано с потребностью в модернизации парка машин для транспортировки отходов и стимулирующими мерами государства.

Дефицит специализированной техники для вывоза твердых коммунальных отходов и план закупки на 2025 год обсудили на штабе по организации обращения с ТКО в апреле. «Все субъекты утвердили дорожные карты по обеспеченности спецтехникой. Мероприятия по закрытию потребности исполняются в установленный срок. Принципиально важно, чтобы средства, выделенные на закупку мусоровозов, были подтверждены статьями бюджетных расходов», — сообщил замминистра природы и экологии РФ Денис Буцаев.

По сравнению с прошлым штабом 8 регионов решили в «зеленую зону», закрыв потребность в мусоровозах. Это Краснодарский край, Ингушетия, ХМАО, Ленинградская, Новосибирская, Тульская, Челябинская и Тамбовская области. В июле Иркутская, Курская, Тверская, Тамбовская, Челябинская области, Республика Башкортостан, а также Краснодарский и Пермский края получили новую технику для вывоза твердых коммунальных отходов (ТКО). 59 мусоровозов были поставлены в регионы по программе льготного лизинга от Минприроды России, Российского экологического оператора и АО «Росагролизинг».

«План закупки техники на 2025 год, согласно дорожным картам регионов, составляет 302 машины, или 39% от общего дефицита», — добавила генеральный директор РЭО Ирина Тарасова.

Несмотря на то что мусоровозы – наиболее стабильный сегмент, представители бизнеса и эксперты ожидают серьезного повышения спроса на отечественную технику благодаря росту ставок утилизационного сбора и господдержке.



Продажи новых грузовых автомобилей по типу кузова

Тип кузова	Количество, тыс. шт.		Динамика	Доля, %		Динамика доли, п.п.
	Январь-Апрель 2024	Январь-Апрель 2025		Январь-Апрель 2024	Январь-Апрель 2025	
Седельный тягач	17,5	5,8	-67,0%	43,3%	27,3%	-16,0
Фургон	3,9	3,7	-5,9%	9,8%	17,6%	7,8
Самосвал	7,3	3,0	-58,3%	18,1%	14,4%	-3,7
Подъемная техника	2,8	2,3	-19,6%	7,0%	10,7%	3,7
Бортовая или тентованная	3,3	1,6	-50,5%	8,1%	7,8%	-0,5
Коммунальная техника	1,7	1,5	-9,1%	4,1%	7,1%	3,0
Наливная техника	1,3	1,1	-13,9%	3,3%	5,4%	2,1
Другие	2,6	2,1	-19,3%	6,4%	9,9%	3,5
<b>Всего</b>	<b>40,4</b>	<b>21,1</b>	<b>-47,6%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	-

Продажи подержанных грузовых автомобилей по типу кузова

Тип кузова	Количество, тыс. шт.		Динамика	Доля, %		Динамика доли, п.п.
	Январь-Апрель 2024	Январь-Апрель 2025		Январь-Апрель 2024	Январь-Апрель 2025	
Седельный тягач	21,7	18,9	-12,9%	31,1%	29,1%	-2,0
Самосвал	16,1	15,9	-1,2%	23,1%	24,5%	1,4
Фургон	9,1	7,8	-14,3%	13,1%	12,0%	-1,1
Бортовая или тентованная	8,7	7,4	-15,5%	12,6%	11,4%	-1,2
Подъемная техника	4,1	4,0	-1,6%	5,9%	6,2%	0,3
Коммунальная техника	2,1	2,7	24,9%	3,1%	4,1%	1,0
Наливная техника	2,2	2,1	-5,2%	3,2%	3,2%	0,0
Другие	5,6	6,1	9,9%	8,0%	9,4%	1,4
<b>Всего</b>	<b>69,6</b>	<b>64,8</b>	<b>-6,8%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	-



### ГОСПОДДЕРЖКА И ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ

Говоря о мерах господдержки, мы уже упомянули заградительный утильсбор и программу льготного лизинга коммунальной техники, которая охватывает бункеровозы, мусоровозы, самосвалы и мультилифты. В этом году на программу скидок потребителям выделено 12 млрд руб., что почти в 2,5 раза больше уровня 2024 года, а на субсидирование ставки по льготному лизингу коммунальной техники в 2025–2027 годах будет выделено около 2,5 млрд рублей бюджетных средств, сообщил Минпромторг. «Новый инструмент, который мы сформировали в том числе как одну из антикризисных мер, закроет сразу несколько задач. В первую очередь поддержим регионы и муниципалитеты, обеспечим льготные условия для покупки техники первой необходимости. Рассчитываем обновить таким образом порядка 6 000 машин. Во-вторых, создадим дополнительный стимул для сохранения и наращивания объемов производства на наших предприятиях специализированного машиностроения», — приводятся в сообщении ведомства слова министра промышленности и торговли РФ Антона Алиханова.

Авторы программы ожидают, что она подстегнет внутренний спрос на технику и увеличит объем продаж отечественных машин на 20–30% уже в первые два года работы программы, поможет

модернизировать городскую среду и улучшить инвестиционный климат. По последнему пункту ожидается синергетический эффект с механизмом специализированных инвестиционных контрактов (СПИК), который активно работает в машиностроении.

С темой поддержки со стороны правительства РФ и СПИКов тесно связано развитие локализации и импортозамещения, которое находится на особом контроле правительства и президента России. 26 мая 2025 г. состоялась встреча с деловыми кругами, где президент дал четко понять, что акцент на госзакупки отечественных машин, даже по более высокой цене, будет сохраняться.

Российские производители действительно осваивают новые типы и виды техники. Хотя процессы идут не так быстро, как хотелось бы, динамика есть. Помимо собственно машин по всей стране в разной стадии реализации находятся сотни проектов, ориентированных на компоненты и технологии для спецтехники. В беседе с «Ведомостями» Станислав Мамулат, член правления международного транспортного альянса «Один пояс — один путь», председатель комитета по устойчивому развитию промышленности Национального объединения производителей строительных материалов и строительной индустрии, пояснил: «Наиболее

продуктивной стратегией может стать развитие импортозамещения в производстве запчастей и расходных материалов. Это наиболее доходный (маржинальный) сегмент и не требует огромного объема инвестиций, необходимого для производства всего изделия, например, на изнашиваемые зубья и била для фрез, экскаваторов и ресайклеров расходуется порядка 90% эксплуатационных затрат».

Важно, что отечественные заводы ориентируются не только на острые текущие нужды машиностроителей, но и на перспективные направления, равно, как и сами производители техники стремятся соответствовать тенденциям развития коммунальных машин.

### ТРЕНДЫ И ТЕХНОЛОГИИ

Не будем рассуждать о векторах и тенденциях, приведем конкретные примеры того, какие передовые машины сегодня разрабатывают и уже предлагают к покупке российские заводы.

Компактность. Лидер рынка отечественных коммунальных машин — смоленский «Завод КДМ» — в прошлом году разработал (совместно с группой ГАЗ) маневренную ЭД-270 на базе малогабаритного шасси с увеличенной полной массой 12 тонн «Валдай 12». Машина предназначена для работы на городских дорогах и узких межквартальных проездах. Объем композитных баков составляет 4 куб. м. В зимний период КДМ выполняет патрульную и скоростную снегоочистку, а также распределение по проезжей части противогололедных материалов; в летний — используется для полива и мойки дорожного полотна шириной от 2,7 до 3,2 м, сметания мусора с проезжей части, мойки дорожных знаков и элементов обстановки дорог. ЭД-270 может использоваться для уборки парковых зон, где существуют ограничения по весу автомобиля. Добавим, что компактная техника очень востребована: модели на шасси ГАЗ и «Валдай 12» по итогам прошлого года заняли 7% заказов, что на 5% больше, чем в 2023 году.

Технологичность. На COMvex 2025 «Завод КДМ» презентовал комбинированную дорожную машину ЭД445В1 на базе самосвала КАМАЗ 6595 6x4 нового поколения К5. Она оснащена бункером пескo-разбрасывающего устройства объемом 12 куб. м, что на 20% больше, чем у выпускаемых на предприятии классических моделей, а также баками общим объемом 2 куб. м для увлажненной соли. С учетом рекомендаций клиентов автомобиль оснащен более точной системой асимметричного распределения материалов в заданном направлении. В зимней версии КДМ оснащается скоростным композитным отвалом СП0300К для патрульной уборки свежеснежного слоя на расстоянии до 20 метров, а также новым боковым отвалом с увеличенной до 3,2 м (на 67%) шириной обработки дорожного полотна. Он предназначен для уборки снежных валов с обочин и края проезжей части. Сочетание отвалов позволяет увеличить общую

ширину обрабатываемой полосы на 25% — до 6 м.

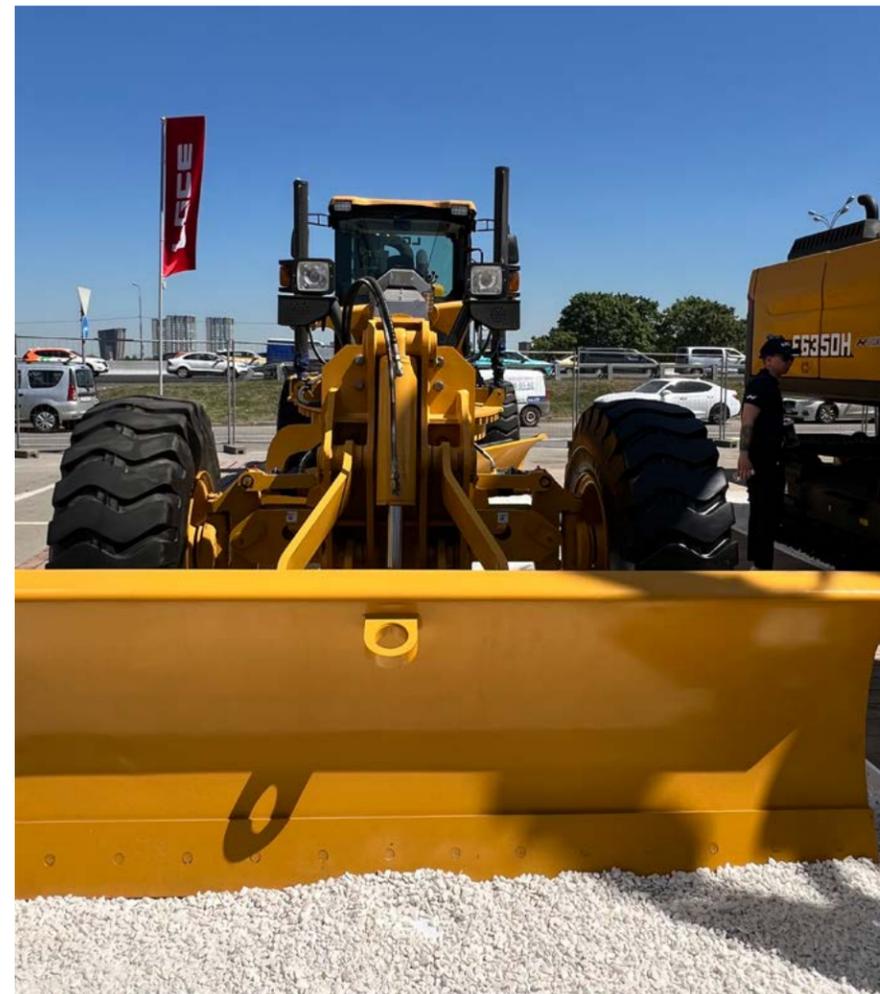
Другое крупное предприятие отрасли — Арзамасский завод «Коммаш» — на VODEXPO-2025 представило яркий пример успешного импортозамещения в коммунальной сфере — усовершенствованную комбинированную каналопромывочную машину КО-560А. Ее отличают корпус из высококачественной нержавеющей стали, передовая система управления, мощные производительные насосы и эффективные конструкторские решения.

Эти машины и другие высокоэффективные разработки российских предприятий востребованы городскими хозяйствами, поскольку позволяют оптимизировать работу и снизить количество техники, необходимой для обслуживания конкретной территории.

Электрификация. «Кургандормаш», который выпускает широкий спектр коммунальной техники, показал на Международной промышленной выставке «Иннопром-2025» первый полностью электрический дорожный пылесос, созданный в России, — УКМЭ 1500. Низкий уровень шума и отсутствие вредных выбросов существенно снижают негативное воздействие на окружающую среду, делая его идеальным решением для работы в городских условиях. Первые испытания коммунальный электромобиль прошел в этом году в московском ВДНХ. По заключению экспертов, техника работает без шума и пыли, имеет высокую маневренность, может работать в узких местах, на подземных парковках, на пешеходных и велодорожках в парках и скверах. Использовать ее можно в любое время года. УКМЭ-1500 разработали в рамках проекта Министерства науки и высшего образования РФ. «Этот проект наглядно демонстрирует эффективность интеграции взаимодействия вуза и производства. Мы работали в тесном контакте с инженерами Кургандормаш, что позволило создать машину, которая уже сегодня готова к серийному выпуску. УКМЭ-1500 — это не просто концепт, а готовое решение для современных экологических городов», — отметил директор передовой инженерной школы «Сердце Урала» Сергей Таран. Важная особенность этой техники заключается в том, что практически все детали и узлы в машине российского производства.

На выставке СТТ Ехро-2025 состоялась презентация первого в линейке коммунальной техники «ЧЕТРА» электрического мини-погрузчика МКСМ 1200Е. Ключевое преимущество машины — ее экологичность. Это делает электрический мини-погрузчик идеальным решением для работы в городских условиях, особенно в жилых зонах.

Коммунальные машины на электрическом ходу — это не дань моде, а реальность современных городов. Так, в апреле на Ставрополье стартовал пилотный проект по внедрению коммунальной техники на электрической тяге. В испытаниях участвуют три транспортных единицы, предназначенные для содержания дорог и тротуаров с твердым покрытием как в летний, так и зимний



период. Инициаторами проекта выступили министерство энергетики, промышленности и связи Ставропольского края совместно с рабочей группой «Коммунальная техника на электрической тяге» Научно-экспертного совета Комитета по экономической политике Совета Федерации. «Край активно развивает электроразрядную инфраструктуру, способствуя переходу на экологичный транспорт. Сегодня мы занимаемся установкой дополнительных зарядных станций в Ессентуках и Железноводске. Эффективность внедрения коммунальной техники на электрической тяге обсудим на пятом Северо-Кавказском энергетическом форуме», — прокомментировал представитель краевой Думы Иван Ковалев.

На онлайн-конференции «Реальная спецтехника 2025» мэр Москвы Сергей Собянин также рассказал о начавшихся испытаниях новейших электрических подметально-вакуумных машин российского производства. Новинки отличаются компактными габаритами, экологичностью и существенно сниженным уровнем шума — на 75% ниже, чем у традиционных дизельных аналогов. Это позволяет использовать технику для уборки городских территорий круглогодично. По его словам,

в ближайшие годы часть спецтехники для уборки планируется заменить на электродвижущиеся модели.

Акцент на устойчивое развитие, оптимизацию обращения с отходами, использование возобновляемых источников энергии и инновационных технологий, интеграция интеллектуальных систем, автоматизация в современной российской технике говорит о том, что, несмотря на сложную ситуацию на рынке спецтехники в целом и снижение темпов роста, отрасль не стагнирует, а развивается. На сегодняшнем этапе это развитие выражается не в увеличении объемов продаж, а в совершенствовании технологий, развитии российского производства и начале осознанного управления экологическими процессами в сфере обслуживания городов и дорог.

Среди потребителей растет спрос на новые технологии и качественные материалы, увеличивающие срок использования оборудования, повышаются требования к техническим характеристикам техники и ее экологичности. Это значит, что рынок коммунальных машин будет расти. Сначала — небольшими темпами, по оценкам экспертов, порядка 5% в год, а затем более мощно.

## Компания из Калининграда поделилась опытом эксплуатации экскаватора-амфибии LOVOL при благоустройстве водоемов

“Боцман.Дрэдж.39” уже почти год активно использует экскаватор-амфибию LOVOL FM80. Генеральный директор компании Николай Безручко рассказал о том, как выбирал машину и насколько она оправдала его ожидания.



“Боцман.Дрэдж.39” уже более 5 лет занимается очисткой и благоустройством водоемов в Калининградской области. Такие услуги становятся все более востребованными в регионе в связи с ростом популярности этого направления среди путешественников и планами по активному развитию водного туризма. После развала Советского Союза сеть морских и речных маршрутов пришла здесь в упадок. Так что сейчас нужно заново строить пирсы и причалы для легкомоторных судов, оборудовать места отдыха у воды. А для этого требуется проводить работы по очистке водоемов от ила и растительности, углублению дна рек, намыву пляжей, берегоформированию и укреплению береговой линии.

Компания “Боцман.Дрэдж.39” практически единственная в регионе предоставляет такие услуги, и количество проектов постоянно растет. Среди них можно выделить очистку и благоустройство пруда “Библиотечный” в городе Светлый, очистку пруда в Светлогорске, участие в строительстве яхт-порта недалеко от поселка Лесной.

Выполнение все более масштабных задач требует расширения парка техники и оборудования.

### BOTSMAN M: РАБОТА НА 4 С ПЛЮСОМ

Первой машиной в компании стал малогабаритный самоходный земснаряд Botsman M от российского производителя и поставщика из Твери — ООО “Амфибия”. На экскаватор установлены две закорные сваи для поддержания стабильности при работе на глубине, два винта для катера и гусеница. Машина применяется на небольших и средних водоёмах: углубляет в условиях плохой проходимости (вода/вязь), очищает от камыша, тростника и ила.

“Прочность у Botsman M 100%-ная. Чистим практически везде, в том числе на объектах с уже развитой инфраструктурой: малые габариты позволяют поставить машину на воду в самых стесненных условиях, — рассказывает Николай Безручко. — При этом она плавучая: работает в полном плавательном режиме на глубине 3 – 3,5 метра. А для передвижения по дорогам общего пользования не нужно получать специальное разрешение”.

Botsman M используется и для берегоукрепления: вбивает шпунты ПВХ небольшого размера (длиной до 3 метров), находясь при этом прямо у берега. “Машина на 4 с плюсом справляется со своими задачами. Экскаватор прост в эксплуатации и обслуживании. Запчасти недорогие, всегда в

доступе, — подчеркивает генеральный директор “Боцман.Дрэдж.39”. — Но у машины слабый насос — гидравлический 60 л с давлением 200 бар, а значит, есть ограничения по мощности навесного оборудования”.

Это не позволяло компании расширять перечень услуг в сфере берегоукрепления водоёмов и строительства причалов. Речь идет прежде всего о погружении свай и ПВХ шпунтов крупного размера в труднодоступных местах (например, в болотистой местности или на заросшем берегу), а также в определенном отдалении от береговой линии. Для таких целей на экскаватор-амфибию нужно устанавливать вибропогружатель, но у Botsman M не хватало для этого мощности. Так что приходилось решать задачи с воды и заказывать плавучую баржу с установленным на ней краном. Это требовало времени и значительных дополнительных расходов, поэтому встал вопрос о поиске более мощной и проходимой машины, которая может выполнять такие работы с берега — то есть быстрее и дешевле.

### ПОЧЕМУ LOVOL

Специалисты компании внимательно изучили рынок. Помимо проходимости и возможности

установки дооборудования, обращали внимание на ремонтпригодность техники и ее стоимость.

“Я по профессии судостроитель, рассмотрел множество самых разных предложений и могу сказать, что китайские машины в этом сегменте делают то же, что европейские, и при этом стоят в 2-3 раза дешевле. Проблемы у всех производителей одинаковые. И за деньги, которые остаются у меня в кармане, я могу их решить. А если проблемы не возникнут — пушу сэкономленные средства на развитие бизнеса, — отмечает Николай Безручко. — В итоге мы остановились на бренде Lovol и не ошиблись: выбранную нами машину отличает оптимальное соотношение таких параметров, как цена, качество и способности”.

С выбором и приобретением экскаватора в Калининграде помог официальный дилер Lovol — “ЛОНМАДИ”, имеющий большой опыт работы с европейскими производителями техники. “В компании осталась сильная команда специалистов, занимающихся сейчас поставками и обслуживанием машин других брендов, в том числе из Китая. Думаю, не зря выбор руководства “ЛОНМАДИ” пал на технику от фирмы Lovol”, — рассказал Николай Безручко.

### МОЩНЫЙ, ПРОХОДИМЫЙ, КОМФОРТНЫЙ

Приобретение экскаватора-амфибии Lovol FM80 увеличенной проходимости позволило компании подключать новые виды навесного оборудования и расширять перечень предоставляемых услуг.

У экскаватора Lovol более мощная гидравлическая установка, а также больший, чем у российской машины, вылет стрелы (максимальный — 6 335 мм). Кроме того, на FM80 установили вибропогружатель. Так что теперь можно работать с ПВХ шпунтом большего размера (он крепче и надежнее), погружая его на очень хорошую глубину.

Повышенная проходимость экскаватора позволяет укреплять берега или строить причалы даже в труднодоступных местах. А кроме того, Lovol FM80 вполне способен зайти в воду на глубину до 1,2 метра. Так что можно обойтись без аренды плавучей баржи с краном, что быстрее и дешевле. В прошлом году с помощью Lovol FM80 буквально с нуля за два месяца построили береговую причальную стенку длиной 255 метров.

Доволен и оператор. “Из-за небольших габаритов кабина российского мини-экскаватора не отличается комфортом. В этом году мы, конечно, попытаемся установить кондиционер на крышу, но все равно места мало, в итоге проводишь целый день в одном положении, — говорит генеральный директор “Боцман.Дрэдж.39”. — В кабине же Lovol, безусловно, комфортнее. Кресло, может быть, жестковатое, но сама кабина просторная, безопасная, обзор лучше. Есть сигнализация, сообщающая о повышенном давлении или температуре, кондиционирование, радиоприемник, Bluetooth — все что хочешь, дополнительно ничего не ставили.

Проведя в ней целый день, оператор выскакивает в кроссовках, как из офиса, и идет домой”.

Конечно, машина не может самостоятельно держаться на глубине 3 метра и больше: для этого требуется соответствующее оборудование. По этой причине компания планирует приобрести третий, еще более мощный экскаватор-амфибию с дополнительными понтонами и четырьмя закорными сваями.

“Такую машину можно купить не только у производителя. В КНР есть компании, которые берут готовую экскаваторную технику и дорабатывают ее под ваши индивидуальные потребности: устанавливают понтоны для плавучести, закорные сваи, по своим каналам приобретают погружные земляные насосы, дополнительное навесное оборудование, — делится Николай Безручко. — Но даже если мы решим обратиться к такой компании, я все равно предпочел бы, чтобы в качестве базы они использовали машину Lovol: обслуживание проще, запчасти в одном месте. Да и в принципе, хотелось бы продолжить работать с дилером Lovol в Калининграде”.

Тем более что у “ЛОНМАДИ” есть постоянный контакт с китайскими представителями бренда, которые довольно часто посещают Россию и общаются с владельцами машин. За время эксплуатации экскаватора состоялось два таких визита. Николай рассказал, что специалисты из КНР приехали к “Боцман.Дрэдж.39” и прямо на месте помогли донастроить технику: “Гидравлический насос не был отрегулирован под дополнительное оборудование, которым мы оснастили экскаватор. FM-80 — машина восьмитонная, а в комплекте с понтонами и траками она стала весить 11 тонн и не тянула такую массу. И вот с этим моментом разобрался китайский специалист. Конечно, расход по топливу немножко увеличился, износ техники пойдет. Но теперь машина полностью справляется с нашими задачами”.

### ВСЕГДА В СТРОЮ

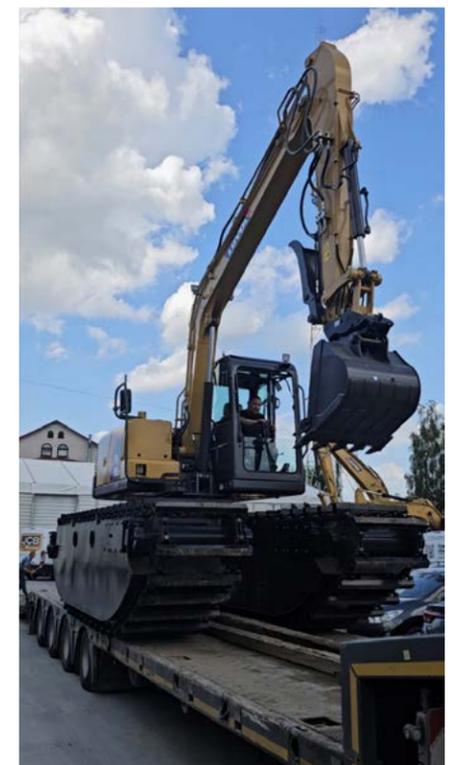
Николай отмечает, что компанию вполне устраивает и качество FM-80, и уровень сервиса, который хорошо развит на территории России. Экскаватор привезли с небольшой задержкой, но, в принципе, все уложилось в график “Боцман.Дрэдж.39”. Компании нужно было побыстрее подготовить машину к работе, и дилер пошел навстречу: сотрудники “ЛОНМАДИ” ускорились и настроили технику в выходной.

За время эксплуатации с июля прошлого года машина уже успела пройти несколько плановых ТО. О необходимости его проведения напоминает график на стекле кабины. Серьезным ремонтом заниматься не пришлось, самой большой проблемой стали разболтавшиеся гайки.

“Видимо, это произошло при доставке, такое случается. И мы потеряли какое-то количество масла. Но представители дилера приехали, подтянули все что надо. И вот работаем дальше, все

хорошо, — рассказывает Николай Безручко. — Конечно, всякое бывает. Главное — отзывчивость дилера и производителя. Не бывало такого, чтобы я не дозвонился до “ЛОНМАДИ”. Все решается, причем прямо на месте, запчасти всегда в наличии. Уверен, в текущей ситуации с европейским поставщиком были бы проблемы, в том числе логистические”.

В компании отмечают, что FM80 — экономичная и комфортная машина. А главное — простая и не очень дорогая в использовании и обслуживании. А значит, быстро возвращается в строй, что важно при выполнении заказов. “Благодаря этому приобретению у нас появились новые возможности. Теперь мы можем строить причалы и восстанавливать туристическую инфраструктуру региона”, — заключает генеральный директор “Боцман.Дрэдж.39”.



# СТТ Экспо 2025: результаты и масштаб прошедшей юбилейной выставки

Деловая программа 2025 года была расширена почти вдвое, охватив еще больше партнеров и спикеров. Успех был подкреплен интересом посетителей к обсуждаемым темам - при увеличении количества конференц-площадок все места были заняты, а актуальные вопросы активно обсуждались специалистами. Свыше 1500 посетителей деловых мероприятий, более 100 спикеров, 12 сессий, 13 отраслевых партнеров сформировали центр притяжения экспертов рынка строительной техники и технологий. Свои сессии на юбилейной выставке провели постоянные партнеры события: НААСТ, Ассоциация бетонных дорог, Аналитическое агентство ID Marketing и др. Среди партнеров, которые впервые поддержали выставку: сообщество ТОП-менеджеров строительных компаний «Клуб строителей», общественно-экспертный совет по стратегическому партнерству в сфере машиностроения «Россия - Китай», Ассоциация производителей и потребителей асфальтобетонных смесей (Р.О.С.АСФАЛЪТ), ЦУС Академия, Национальная Ассоциация Демонтажных Организаций (НАДО).

Деловая программа 2025 года стала полноценной площадкой для диалога между бизнесом и властью. Выставку поддержал Минпромторг России в лице выступившего на открывающей сессии 27 мая заместителя начальника Управления сельскохозяйственного пищевого и строительного-дорожного машиностроения Станислава Черторыжского. Также сессию «Практика цифровизации строительства», прошедшую 29 мая, провела Елена Анатольевна Звонарева, советник министра строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ.

Самый важный количественный и качественный показатель выставки - посетители. Это индикатор ситуации на рынке. В этом году СТТ Экспо посетили 66 015 специалистов, что демонстрирует устойчивый интерес профессионалов отрасли, несмотря на текущие экономические вызовы. В топ-рейтинге регионов посетителей после Москвы и Московской области первые места занимают Санкт-Петербург и Ленинградская область, Республика Татарстан, Свердловская, Нижегородская, Челябинская, Ярославская, Ивановская, Тверская, Самарская области, Краснодарский край.

Более 70% посетителей участвуют в принятии решения о выборе и приобретении техники. 53% работают в сфере продажи, аренды, обслуживания и производства строительной техники, более 30% работают непосредственно в строительстве.

Это подтверждает статус выставки федерального значения, а также статус Москвы как ведущего выставочного центра России, стабильно привлекающего широкий круг профессионалов со всех регионов страны.

## КОНКУРС «ИННОВАЦИИ В СТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКЕ В РОССИИ»

28 мая прошла торжественная церемония награждения победителей конкурса «Инновации в строительной технике в России» - значимого события, ежегодно отмечающего передовые разработки в отрасли. Компетентное жюри, состоящее



из 16 экспертов, оценивало новаторские решения, представленные в 44 заявках, руководствуясь критериями инновационности, технологичности, эффективности и практической применимости. В онлайн-голосовании приняли участие свыше 4000 человек.

Имена победителей опубликованы на официальном сайте премии.

## EXPO - СИНЕРГИЯ ОТРАСЛЕВЫХ ВЫСТАВОК

Уникальность СТТ Экспо не только в содержательном наполнении, но и в качестве основы других больших проектов в рамках EXPO. EXPO 2025 - это выставочная подтверждающая эффективность бизнес-сотрудничества направлений: СТТ Экспо, COMvex, СТО Экспо и Logistika Экспо. Общая выставочная площадь составила 200 500 м² с 1813 экспонентами из 12 стран мира. 75 569 посетителей в залах и на улицах Крокус Экспо смогли ознакомиться с участниками и представленной техникой



и технологиями. 84% экспонентов и 91,4% опрошенных посетителей этого года отмечают эффективность проведения СТТ Экспо в рамках

EXPO важность сохранения данного формата. Взаимодействие всех 4 выставок подтверждается статистикой: выставка СТТ Экспо интересует 36% посетителей COMvex, 28% посетителей СТО Экспо, и 36% - Logistika Экспо.

Генеральным партнером события выступала компания Авито Спецтехника.

Организаторы выражают искреннюю признательность экспонентам, партнерам и посетителям за работу и поддержку СТТ Экспо.



## Компания «Современные транспортные технологии» объявляет старт продаж нового полноприводного грузовика «Садко 9»

27 мая компания «Современные транспортные технологии» начинает продажи нового автомобиля «Садко 9». Это полноприводный среднетоннажный грузовик полной массой 9 тонн, созданный для тяжелых условий эксплуатации. Он предназначен для клиентов, которым важна способность работать на бездорожье в сочетании с возможностью установки тяжелых надстроек.



Модель развивает линейку «Садко NEXT». Новинка характеризуется прекрасной геометрической проходимостью, высоким клиренсом (315 мм) и пневмоподвеской задней оси, обеспечивающей улучшенную плавность хода и автоматическое поддержание уровня пола независимо от загрузки.

«Садко 9» изготавливается в двух вариантах колесной базы — 3770 и 4515 мм. Длиннобазная модификация выпускается в версиях с однорядной кабиной на 3 места или с двухрядной на 7 мест. Автомобиль комплектуется дизельным двигателем ЯМЗ-534 мощностью 169 л. с., 5-ступенчатой механической коробкой передач и 2-ступенчатой раздаточной коробкой с понижающим рядом. Полный привод реализован по классической схеме part-time — с принудительным подключением переднего моста. Управление раздаточной коробкой — электронное, посредством переключателя на панели приборов.

Базовая конфигурация включает поддресорное сиденье водителя с подогревом, предпусковой подогреватель, электроподогрев зеркал,

электропривод стеклоподъемников, теплопоглощающие стекла, круиз-контроль, моторный тормоз. Опционально можно установить кондиционер и мультимедийное устройство с кнопками управления на руле.

«Садко 9» оснащён оригинальными колёсами с широкими шинами размерности 315/80R22,5. Помимо новых колёс, автомобиль комплектуется усиленным задним мостом (толщина балки увеличена с 8,5 до 10 мм) и новой подвеской: передняя — на длинных двухлистных рессорах, задняя — пневматическая, со стабилизатором поперечной устойчивости.

Конструкция задней подвески надёжна и удобна в эксплуатации: шарниры не требуют обслуживания, а наличие выносного пульта управления пневматической подвеской и функции запоминания двух положений позволяет быстро адаптировать автомобиль под различные типы погрузочных терминалов. Высота погрузки варьируется от 1150 до 1450 мм. Усиление заднего моста, новые колеса и задняя пневматическая подвеска дали прирост

грузоподъемности шасси на 2 тонны по сравнению с «Садко NEXT»: до 5165 кг у короткобазной модификации и 4910 кг у длиннобазной.

Автомобиль адаптирован для широкого спектра отраслей — от коммунального хозяйства до нефтегазового сектора. Он готов к работе в суровых климатических и дорожных условиях, не подпадает под систему «Платон» и совместим со всеми существующими надстройками от шасси «Садко NEXT» и «Газон NEXT».

Продажи и обслуживание «Садко 9» обеспечены крупнейшей сервисной инфраструктурой: сеть компании «Современные транспортные технологии» охватывает 84 региона России и 10 стран, включает более 300 центров продаж и сервиса, а также более 1600 фирменных магазинов комплектующих. Это обеспечивает оперативную поставку запчастей и единые стандарты поддержки по всей стране.

Общая гарантия на автомобиль составляет 2 года или 100 тыс. км, гарантия от сквозной коррозии — 8 лет.

## Премьера ДСТ от Ростсельмаш

Ростсельмаш расширяет линейку дорожно-строительной техники и представляет инновационный экскаватор-погрузчик BL 810.

«Мы четко придерживаемся стратегии диверсификации производства. В 2021 году нами было принято решение о выходе на совершенно новый для компании рынок дорожно-строительной техники, и в прошлом году мы представили свои первые машины в линейке: телескопический и фронтальный погрузчики. Создание BL 810 стало для нас логическим продолжением. Ранее мы заявляли о том, что работаем над экскаватором-погрузчиком. Сегодня готовы продемонстрировать итоговый труд наших инженеров и рабочих в данном проекте. Это еще прототип. До постановки на производство любой новой технике необходимо пройти комплекс различных испытаний. В любом случае мы уверены в том, что сможем предложить рынку конкурентоспособную технику, отвечающую самым высоким требованиям по качеству, надежности и эффективности», — сказал Валерий Мальцев, генеральный директор Ростсельмаш.

Выход на рынок экскаваторов-погрузчиков является стратегически важным шагом для Ростсельмаш. Данный сегмент ДСТ характеризуется высокой конкуренцией, что связано с универсальным характером техники. Экскаваторы-погрузчики используются для выполнения различных задач на строительных площадках, в коммунальном хозяйстве и при проведении земляных работ. Выпуск BL 810, сочетающего в себе мощность, эффективность и современные технологии, позволит Ростсельмаш занять свою нишу на этом перспективном рынке.

BL 810 — это уникальная и современная машина. Благодаря инновационным разработкам она сочетает в себе все необходимое для комфортной, эффективной и безопасной работы. Модель обладает максимальной грузоподъемностью



погрузочного оборудования 3,1 т. Высота выгрузки по шарниру погрузочного оборудования составляет 3,5 м; глубина копания экскаваторного оборудования — 5,8 м. В базовой комплектации погрузчик оснащается погрузочным оборудованием с челюстным ковшом объемом 1 м<sup>3</sup> и телескопируемым экскаваторным рабочим оборудованием с ковшом 0,18 м<sup>3</sup> (ширина 600 мм). Опционально погрузчик может оснащаться широкой гаммой сменного оборудования (ковши различного профиля и емкости, гидромолот, гидробур, вибротрамбовка, снегометатель, отвал для снега, коммунальная щетка и т.д.).

Целый ряд технических параметров BL 810 отвечает за производительную, устойчивую и безопасную работу машины.

Мощный двигатель. BL 810 оснащен дизельным двигателем ЯМЗ 534 мощностью 99 л.с. (73 кВт) с крутящим моментом 450 Н·м и системой электронного управления.

Гидравлика. Аксиально-поршневой гидронасос производительностью 150 л/мин обеспечивает высокую скорость работы и плавное, пропорциональное управление рабочим оборудованием с помощью двух джойстиков. Это позволяет оператору максимально точно и эффективно выполнять поставленные задачи.

Система самодиагностики. Система контролирует параметры работы агрегата в режиме реального времени и информирует оператора звуковым сигналом при обнаружении ошибок. Это позволяет своевременно выявлять и устранять неисправности, минимизируя время простоя и повышая надежность машины.

Комфорт и безопасность оператора. Кабина BL 810, как и другой ДСТ Ростсельмаш, разработана с учетом эргономики и безопасности (ROPS/FOPS). Она оснащена 7-дюймовым ЖК-дисплеем, регулируемым рулевым колесом и креслом оператора с шестью настройками. Климатическая система, независимый отопитель и электрообогрев стекол обеспечивают комфортные условия работы в любое время года, а светодиодное освещение гарантирует видимость в любых условиях.



## МЗ «Тонар»: «Мы готовы к будущему росту»

23 мая прошел ежегодный День открытых дверей МЗ «Тонар». В ходе пресс-конференции генеральный директор компании Денис Кривцов рассказал о достижениях завода в 2024 году, поделился планами и представил новые модели техники.



Предприятию, которое было запущено в конце 1990 года, 30 ноября исполнится 35 лет. На сегодняшний день здесь работают 1784 сотрудника.

Территория завода — 45,9 Га, склада готовой продукции — 9,3 Га. Общая площадь помещений составляет 86 627 кв. м, 12 514 кв. м из них было введено в эксплуатацию в 2024 году, в том числе склад запасных частей площадью 3 000 кв. м. Компания ставит перед собой задачу довести этот показатель примерно до 150 000 кв. м. Как рассказал Денис Кривцов, примерно такие площади нужны, чтобы наладить выпуск 100 прицепов в день (включая специальные прицепы для сельского хозяйства и горнодобывающей отрасли), а также расширить производство спецтехники, в том числе карьерных самосвалов. Сейчас идет строительство производственных и административных помещений площадью около 37 тыс. кв. м, их сдача планируется в 2025-2026 годах.

### МОДЕРНИЗАЦИЯ ЗАВОДА

МЗ «Тонар» продолжил курс на модернизацию. Сейчас уровень автоматизации и роботизации процесса производства составляет 80%. В 2024 году на предприятии установили 8 роботов, в результате чего их общее количество достигло 83. Знаковым для завода проектом стало внедрение уникального комплекса по полной сварке рам полуприцепов, состоящего из 12 роботов, которые были закуплены в 2023 году. Новое решение позволяет увеличить производительность труда в два раза.

«Это самый сложный проект из всех реализованных на заводе. Мы 3 года шли к созданию комплекса, 3 года ушло на его проектирование, 2 года — на изготовление и внедрение. Пришлось в том числе перепроектировать практически все рамы, которые у нас были, чтобы сопла 12 роботов могли достать любую точку и проварить любой шов», — подчеркнул генеральный директор МЗ «Тонар».

Второй важный проект — новый пресс для изготовления сэндвич-панелей, который позволяет компании увеличить производство изотермических кузовов в два раза. Ранее на предприятии использовалась технология, предполагающая заливку пенополиуретана в закрытую форму, это не гарантирует равномерное распределение материала и иногда приводит к появлению пузырей, что может влиять на качество конечного продукта. Новое оборудование, которое широко используется во всем мире, позволяет избежать таких проблем, повысить качество продукции до уровня ведущих западных производителей и соответствовать все требованиям, которые предъявляют к изотермическим кузовам крупные ритейлеры.

«Пресс был запущен осенью 2024 года, когда спрос уже пошел на спад. Это дает нам возможность потренироваться, провести дополнительные испытания, что очень сложно сделать в обычное

время на работающей линии, и таким образом в полном объеме воспользоваться всеми преимуществами новой технологии», — рассказал Денис Кривцов.

Что касается производства спецтехники и ее узлов, в компании быстро пришли к пониманию того, что в этой области невозможно добиться качественного прорыва без внедрения новых технологий контроля. На предприятии появились две координатно-измерительные машины, которые позволяют измерять крупногабаритные и более мелкие детали с точностью до 1,2 микрон, а также могут работать с деталями со сложной геометрией, когда нужно измерить симметричность, соосность, позиционные допуски. Инвестиции в проект составили более 100 млн руб.

Кроме того, был запущен новый участок термообработки, включающий цементационные печи, закалочные печи шахтного и подового типа, закалочные ванны, отпускные печи и установки ТВЧ для закалки валов длиной до 2000 мм. Это позволило компании своими силами выпускать, например, комплектующие для мостов и раздаточных коробок. «Таким образом, мы получили новые компетенции, и вышли на качественно новый уровень производства, что также приблизило нашу продукцию к лучшим образцам западной техники», — подытожил генеральный директор МЗ «Тонар».

### ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

В 2024 году МЗ «Тонар» сохранил лидерство на рынке новых полуприцепов, выпустив продукции больше, чем в совокупности компании, находящиеся на 2-й, 3-й и 4-й позициях. Общий объем рынка составил 51 562 ед., «Тонар» занял на нем 23% (8300 ед.), среди российских производителей — 37%.

Доля «Тонар» в сегменте самосвальных полуприцепов составила 39%, изотермических/рефрижераторных — 16%, тентованных/бортовых — 18%, контейнеровозов — 49%.

«Планировали в 2025-м произвести 13 тысяч единиц продукции, но рынок вносит свои коррективы. Сегодня наблюдается огромный профицит прицепной техники: на площадках у дилеров, на складах заводов-производителей слишком много прицепов, а спрос, наоборот, упал. Но через какое-то время наступит баланс, мы будем основным производителем в стране и готовы к этому», — считает Денис Кривцов. — Западные бренды сюда вряд ли вернуться: правительство прорабатывает вопрос о специальных пошлинах от 30 до 50% на прицепы из недружественных стран. А с импортом из Турции, Ирана, Китая мы успешно конкурируем благодаря знанию рынка, хорошей конструкции полуприцепов и наличию мощностей для их производства, которые будут только наращиваться».

В 2024 году уровень локализации производства МЗ «Тонар» составил более 70%, в следующем году планируется увеличение этого показателя до 80%.



Компания компенсирует 100% утилизационного сбора, составляющего 1 600 000 с НДС, без повышения стоимости продукции.

### НОВИНКИ МЗ «ТОНАР»

На сегодняшний день завод производит более 150 моделей прицепной техники: самосвальные, бортовые, тентованные, изотермические полуприцепы, полуприцепы-контейнеровозы, полуприцепы-сортиментовозы, а также сельхозтехнику (бункеры-перегрузчики и др.) и технологический транспорт (карьерные самосвалы, автопоезда, специальные прицепы для перевозки полезных ископаемых и др.). Компания активно разрабатывает и выводит на рынок новые модели техники.

### ВНЕДОРОЖНЫЙ САМОСВАЛ ТОНАР-7504 КОЛЁСНОЙ ФОРМУЛОЙ 6X4

Грузоподъемность нового самосвала составляет 55 т. Клепаная рама с минимумом сварки хорошо выдерживает торсионные нагрузки. Предусмотрены два варианта кузова для разных условий работы: стандартного объема (38 куб.м) с «шапкой» для перевозки скальной породы и увеличенного объема (42,5 куб.м) с «шапкой» для перевозки угля.

Автомобиль оснащен двигателем рабочим объемом 13 л мощностью 382 кВт / 520 л.с. и китайской автоматической коробкой передач с гидротрансформатором, которые хорошо зарекомендовали себя в ходе нескольких лет эксплуатации на шарнирно-сочлененных самосвалах «Тонар». Радиус поворота — 10 м, максимальный угол преодолеваемого подъема — 30%.

В числе основных особенностей машины — запатентованная необслуживаемая подвеска на резиновых упругих элементах. «Полезные ископаемые у нас добываются в регионах со сложным

климатом, в Сибири бывает холодно, дороги обслуживаются по-разному. Рессоры в таких условиях — это нежизнеспособная история. А вот эту подвеску поставил и забыл. Иногда нужно менять резинки, но это просто и недорого. Такая же подвеска работает в Якутии и очень хорошо себя показывает», — отметил глава МЗ «Тонар».

Как рассказал Денис Кривцов, автомобиль оснащен кабиной производства МЗ «Тонар»: «Мы разработали ее за несколько месяцев, взяв самое лучшее из тех моделей, которые мы выпускали последние 13 лет и добавив новую автоматическую КПП. На мой взгляд, получили хороший результат, который мы должны еще подтвердить в испытаниях: автомобиль отправится на выставку в Новокузнецк, а затем — на работу в Кемерово. Китайские производители тоже начали выпуск такой техники, но наша машина полностью локализована, и на ее стоимость не влияет утильсбор. Таким образом, мы выигрываем в несколько миллионов по цене, добавьте к этому льготный лизинг и возможность закупок со стороны госкомпаний».

В будущем планируется доработка кабины с точки зрения эргономики, чтобы сделать ее максимально удобной для водителя, а также применение российского двигателя. Возможна разработка гибридной версии.

### ТРЕХОСНЫЙ САМОСВАЛЬНЫЙ ПОЛУПРИЦЕП ТОНАР-5Н3D-33 (95897)

Полуприцеп разработан для эксплуатации с тягачами 4x2 / 6x4. Снаряженная масса — 9 500 кг, объем кузова — 33 куб.м.

Двухкатная ошиновка помогает экономить на шинах и сокращает эксплуатационные расходы. Ранее МЗ «Тонар» производил такие полуприцепы для Африки, теперь разработана модель и для России.

«Она востребована в условиях, когда на рынке нет шин, выдерживающих высокие нагрузки в односкатном исполнении. Те шины, которые доступны сейчас, долго не живут. Соответственно, возникает потребность в двускатной ошиновке, — пояснил Денис Кривцов. — Но важно помнить, что это решение требует более бережного отношения к разгрузке: необходимо тщательно подходить к выбору площадки, чтобы не уронить кузов».

#### РЕФРИЖЕРАТОРНЫЙ ПОЛУПРИЦЕП ТОНАР-97861 13,6 М

Объем кузова — 87 куб. м. Снаряжённая масса с ХОУ — 8950 кг.

За счет конструкции с интегрированной рамой внутренняя высота полуприцепа увеличена до 2 616 мм. «Она такая же, как у всех европейских производителей. И перевозчики могут иметь в парке европейские и наши полуприцепы, не думая, какой из них подавать в той или иной ситуации», — подчеркнул Денис Кривцов. Облегченная модульная рама выполнена из высокопрочной стали. Цинкование защищает ее от воздействия влаги, соли и других агрессивных веществ, обеспечивая устойчивость к коррозии и долговечность техники.

Цветная термо- и влагостойкая пневмопроводка по раме обеспечивает удобство и простоту ремонта. Трассировка не по раме, а по металлическому пруту препятствует истиранию проводки во время эксплуатации и минимизирует простой, связанные с ремонтом. Для движения задним ходом предусмотрены два боковых и два задних дополнительных диодных фонаря.

Лестница с площадкой гарантирует удобство и безопасность при подъеме и спуске. Сплошная защита резиновыми отбойниками заднего портала ворот увеличивает срок эксплуатации техники.

Утопленные такежные рейки и нижние боковые профили позволили увеличить ширину кузова



с 2460 до 2465 мм, а встроенные в потолок фонари увеличили погрузочную высоту и обеспечили долговечность системы освещения полуприцепа.

В ходе разработки нового рефрижератора перед компанией стояла задача приблизиться к европейским аналогам с точки зрения не только габаритов, но и расхода топлива. С этой целью была разработана облегченная ось с дисковыми тормозами ТОНАР-90433. Толщина стенок балки новой оси была уменьшена с 13 до 12 мм. Ступичный узел был модернизирован: обновлена ступица и установлен облегченный блок-подшипник с улучшенным накатом, вылет колесного диска составил 120 мм. В результате вес 3-осного осевого агрегата уменьшился на 100 кг, а потребление топлива снизилось.

#### 4-ОСНЫЙ ПОЛУПРИЦЕП-ЗЕРНОВОЗ ТОНАР-95991

Объем кузова — 50 куб. м, снаряженная масса — 7800 кг. Полуприцеп оснащен системой фиксации кузова NuFix, а также новым облегченным герметичным тентом и диодной оптикой. Предусмотрены два варианта комплектации — с бортами и без них.

Сельскохозяйственный тракторный самосвалный полуприцеп ТОНАР-БС17 с кагатиловщиком БТ5

Грузоподъемность полуприцепа — 20830 кг, снаряженная масса — 7670 кг, объем кузова (с шапкой) — 27 куб. м, размер шин — 560x60 R22.5.

Вертикальный транспортёр (кагатиловщик) ТОНАР-ВТ5, разработанный для сельскохозяйственных тракторных прицепов БС17 и БС18, предназначен для перегрузки и формирования буртов сахарной свеклы. Его масса составляет 2 300 кг, скорость выгрузки — 15 куб.м/мин, ширина ленты примерно 1000 мм, рабочее давление гидросистемы — 200 бар. Полуприцеп прошел полевые испытания и готов к серийному производству.

#### НОВАЯ ПОЛИТИКА В СФЕРЕ ПОСЛЕПРОДАЖНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

Компания предприняла значительные усилия в области повышения качества обслуживания клиентов со стороны сервисных партнеров и дилеров.

В 2025 году заработал корпоративный гарантийный портал для сбора информации обо всех обращениях клиентов в сервисные центры (когда и какая проблема возникла, что было сделано и т.п.). Сбор и анализ этих данных помогает МЗ «Тонар» постоянно повышать качество обслуживания



клиентов.

Изменились и требования к официальным дилерам. Теперь каждый из них обязан иметь в штате инженера по послепродажному обслуживанию, которому всегда можно позвонить и задать вопрос о том, является ли ваш случай гарантийным, в какой сервис стоит обратиться за решением определенной проблемы или как ускорить доставку той или иной запчасти.

Компания существенно расширила перечень компонентов, на которые действует гарантия 36 месяцев. Как пояснил Денис Кривцов, теперь она распространяется на все, кроме тех компонентов, которые имеют ограниченный срок службы — речь идет о тормозных колодках, барабанах, тормозных дисках и пластиковых петлях «шторников».

Большие усилия предприняты в направлении обеспечения доступности запчастей. В 2025 году на территории завода запущен новый склад запчастей площадью 3000 кв.м. Это позволяет оперативно обрабатывать любой заказ и обеспечивать надлежащее качество отбора, отгрузки и хранения компонентов на региональных складах. В третьем квартале планируется запуск интернет-магазина комплектующих и введение индивидуальной упаковки каждой детали.

Был также пересмотрен подход к поставкам запчастей клиентам в регионах. «Вместо открытия множества складов по всей стране мы совместно с логистическим партнером решили запустить 2-3 площадки и организовать быструю доставку. Сейчас у нас работает склад в Домодедово, доставка любой запчасти с которого в любую точку РФ занимает 3-4 дня. В этом году открыли еще один склад в Краснодаре для обслуживания Юга России и планируем довести срок доставки запчастей до двух дней. Кроме того, мы поощряем сервисных партнеров, которые держат самые ходовые запчасти у себя», — рассказал генеральный директор МЗ «Тонар».

Вводится маркировка деталей QR-кодом, что дает возможность быстро определить производителя комплектующих, номер партии, дату поставки и другие параметры. В случае наличия дефекта это позволяет быстро принять меры и найти на замену именно ту деталь, которая нужна. «В будущем будет сформирован полноценный электронный каталог запчастей, и по VIN-номеру клиент сможет определить, деталь какого производителя стоит на его прицепе, а мы сможем оперативно найти ее и доставить», — сообщил Денис Кривцов.

#### СОТРУДНИЧЕСТВО С FAW

В 2022 году после ухода европейских брендов с российского рынка МЗ «Тонар» стал эксклюзивным дистрибьютором тягачей FAW Огух.

«Мы поняли, что у нас есть полуприцепы, но нет тягачей. Взяли все в свои руки и совместно с FAW создали машины, которые, по нашему мнению, подходят для российского рынка, — говорит генеральный директор МЗ «Тонар». — Совместно с



партнерами мы провели десятки изменений: около 50 замечаний отработали на старте и достаточно много в процессе эксплуатации. Могу сказать, что машина получилась неплохая, есть огрехи, которые присутствуют у всех китайских производителей, но FAW их активно исправляет».

На данный МЗ «Тонар» предлагает тягачи с колесными формулами 4x2, 6x4, а также автомобили-самосвалы. В разных частях России организована работа более 100 сервисных станций и более 100 представительств по продаже запасных частей.

«Мы с уверенностью смотрим в будущее. На моей памяти это четвертый кризис, и после каждого из них начинался рост, — подытожил Денис Кривцов. — Сегодняшнее замедление рынка мы расцениваем как время для перегруппировки, для того, чтобы подтянуть бизнес-процессы, исправить какие-то недочеты в работе, возникшие в условиях бурного развития последних лет. Сейчас мы можем остановить какие-то линии, модернизировать их, что-то построить. Мы готовимся к будущему росту, который обязательно произойдет».

#### СПРАВКА О КОМПАНИИ

ООО МЗ «Тонар» — российский производитель прицепов, полуприцепов, шарнирно-сочлененных самосвалов и автопоездов повышенной грузоподъемности, ведущий свою деятельность с 1990 года. Производственные мощности и центральный склад расположены в деревне Губино, Орехово-Зуевского

г.о. Московской области. В 2023 году было реализовано порядка 10 000 единиц техники.

С 2022 года ООО МЗ «Тонар» является эксклюзивным дистрибьютором тягачей FAW ORYX с колесной формулой 4x2 и 6x4 в России и странах ЕАЭС. Компания осуществляет продажу, сервисное обслуживание автомобилей, а также обеспечивает постоянное наличие запасных частей на центральном складе и на складах дилерских центров. «Тонар» находится на связи с производителем и инициирует доработку грузовиков в соответствии с запросами и рекомендациями отечественных клиентов и партнеров. Компания планирует расширение модельного ряда в 2024 году.

Для продаж и обслуживания тягачей серии ORYX «Тонар» развивает в России сеть официальных дилеров. Она постоянно расширяется и уже покрывает территорию от Санкт-Петербурга до Владивостока, насчитывая порядка 60 центров (50 дилеров занимаются сервисным обслуживанием, 10 — продажей техники и ее обслуживанием).

Обучение сервисных специалистов компании качественному обслуживанию и ремонту FAW ORYX происходит при участии представителей завода FAW в формате онлайн-консультаций. Производитель передал дистрибьютору все необходимое оригинальное диагностическое оборудование.

На тягачи, введенные через официального дистрибьютора, распространяется гарантия от производителя 1 год без ограничения по пробегу.

## Мир LECAR» принял участие в Международной выставке «СТО Экспо 2025»

**Бренд LECAR стал участником Международной выставки запчастей, послепродажного обслуживания и сервиса «СТО Экспо 2025», которая прошла в московском МВЦ «Крокус Экспо» 27–30 мая. В рамках деловой программы «Мир LECAR» принял участие в аналитической панели и провёл экспертный диалог, которые были посвящены различным аспектам индустрии обслуживания автомобилей.**

Стенд «Мира LECAR» был оформлен в фирменном стиле – как реконструкция въезда на современную станцию техобслуживания и зоны для клиентов. Здесь демонстрировались разнообразные видеоматериалы, рассказывающие о деятельности экосистемы для автомобилистов LECAR и федеральной сети мультибрендовых автосервисов LECAR Service.

Экспозиция стала далеко не единственной частью активности экосистемы LECAR в рамках «СТО Экспо». АО «Лада-Имидж», владелец бренда LECAR, выступило партнером «СТО Форума», приняв участие в аналитической панели «Рынок автозапчастей и автосервиса – тренды, аналитика, стратегии развития» и экспертном диалоге «Что делает автосервис успешным в 2025 году?». Сессии собрали более ста слушателей.

В рамках аналитической панели «Мир LECAR» представили директор по развитию бизнеса АО «Лада-Имидж» Александр Кадухин и генеральный директор ООО «Лада-Цифра» Андрей Державец. В презентации Александра Кадухина были затронуты принципы, по которым клиенты выбирают места приобретения запасных частей и СТО для обслуживания своих автомобилей. Также речь зашла о трендах, действующих в онлайн-торговле. За последние полгода федеральная сеть LECAR Service расширилась более, чем в полтора раза – с 20 до 35 станций. Но это только начало пути, поскольку еще 29 партнерских СТО находятся в стадии запуска, а к концу года число сервисов должно превысить 80. Общее число подписанных соглашений о намерениях на сегодняшний день превышает сотню и охватывает 62 города. Также в планах развития экосистемы – запуск агрегатного цеха LECAR, собственного СТО и коллаборация с проектом RESTART. Большое внимание уделяется и вопросам применения технологии ИИ. Развитию этих направлений было посвящено выступление Андрея Державца. Только за первый квартал 2025 года сайт LECAR Online смог повысить конверсию в заказы на 328%. Число пользователей выросло на 130%, а организационный трафик – на 515%. Андрей Державец рассказал, как маркетплейсу автомобильных товаров удалось добиться таких результатов, и представил дорожную карту дальнейшего роста.



Генеральный директор ООО «Лада-Цифра» Андрей Державец: «Развивая направление электронной коммерции, мы в интересах наших партнеров и конечных пользователей полноценно используем большую операционную инфраструктуру, созданную АВТОВАЗом и «Лада-Имидж». Это позволяет нам обслуживать всё многообразие наших партнеров по логистическим цепочкам с точки зрения дистрибуции запасных частей. Чтобы использовать всю эту инфраструктуру максимально эффективно, мы не менее интенсивно развиваем собственное IT-направление. Все цифровые продукты, с которыми взаимодействует наш клиент, развиваем благодаря собственным внутренним ресурсам. Это позволяет избежать зависимости от внешних обстоятельств и внешних компетенций. Аккумулирование этих компетенций «внутри» позволяет нам планировать развитие стратегически, вести «игру в долгую» именно так, как нужно».

Экспертный диалог «Что делает автосервис успешным в 2025 году» охватил ключевые аспекты работы и развития современных станций технического обслуживания. В частности, были проанализированы причины замедления темпов развития бизнеса и распространенные ошибки владельцев

СТО. Поднимались вопросы аудита в автосервисе как способе совершенствования бизнес-процессов и увеличения прибыли, методы привлечения новых клиентов для нового автосервиса, факторы формирования лояльности потребителей и многое другое.

«Такие выставки, как СТО Экспо, позволяют максимально эффективно и компактно проводить весьма важные отраслевые встречи, обмениваться мнениями и опытом с коллегами, обсуждать наиболее перспективные направления развития и наиболее актуальные проблемы.

Выставка этого года не стала для нас исключением, и мы весьма довольны тем, что смогли подготовить и реализовать насыщенную деловую программу по тематикам, крайне важным в современных непростых экономических условиях», – прокомментировал участие в выставке директор по развитию бизнеса АО «Лада-Имидж» Александр Кадухин.

Выставка «СТО Экспо» – важнейшее профильное событие года, неотъемлемая часть синергии четырех отраслевых выставок EXPO совместно с

выставкой строительной техники и технологий «СТТ Экспо», выставкой коммерческого транспорта и технологий COMvex и выставкой логистики, транспорта, складской техники и оборудования Logistika Expo. На площади свыше 18 000 кв. м представили свою деятельность и продукцию более 400 компаний, ведущих мировых производителей автомобильных запчастей, расходных материалов и инновационного оборудования для автосервисов.

Посетителям была предложена продуманная структура мероприятий, ориентированная на выявление реальных потребностей бизнеса и выработку конкретных решений по повышению его прибыльности совместно с экспертами отрасли, признанными лидерами мнений и профессионалами в области автосервиса и производства запчастей. Важной особенностью выставки 2025 года стало совмещение экспозиций, посвященных запчастям не только для легкового, но и для коммерческого транспорта и спецтехники. Во время выставки для посетителей, число которых превысило 35 000 человек, были также доступны эксклюзивные акции и специальные предложения экспонентов, действующих в дни ее проведения.



# КАМА PRO: шины, проверенные дорогой

В профессиональной логистике не бывает мелочей — особенно когда речь идёт о надёжности, предсказуемости и эффективности эксплуатации. Именно поэтому автопарки всё чаще выбирают шины, которые не просто выдерживают нагрузку, но становятся стратегическим инструментом управления издержками. Линейка цельнометаллокордных шин KAMA PRO, выпускаемая KAMA TYRES, — это ответ на запрос отрасли: высокий ресурс, выгодная стоимость пробега и надёжность в любой сезон.

## ИНЖЕНЕРНАЯ ТОЧНОСТЬ И РЕСУРС ДО 700 000 КМ

ЦМК шины KAMA PRO — это новый взгляд на грузовую шину как на инвестицию, а не расходный материал. Современная конструкция каркаса, улучшенная рецептура резиновой смеси и оптимизированный протектор позволили увеличить ходимость шин на 20% по сравнению с предыдущими моделями.

При соблюдении условий эксплуатации и использовании технологий восстановления и донарезки протектора общий ресурс может достигать до 700 тысяч километров. Это позволяет перевозчикам существенно сократить стоимость одного километра пробега и повысить общую рентабельность автопарка.

## ЭФФЕКТИВНОСТЬ НА КАЖДОМ ЭТАПЕ

ЦМК шины KAMA PRO доказывают свою эффективность в реальных условиях: они устойчивы к неравномерному износу, сохраняют надёжное сцепление на мокром и зимнем покрытии (вся линейка имеет маркировку 3PMSF) и обеспечивают стабильную работу транспорта в течение всего срока службы.

Дополнительный ресурс достигается за счёт двукратного восстановления и донарезки протектора — благодаря сервису KAMARETREAD, который организован на заводе грузовых шин KAMA TYRES. Это решение особенно выгодно для автопарков с разнородной техникой: оно снижает эксплуатационные расходы и минимизирует экологическую нагрузку за счёт повторного использования корпуса шины.

## БОЛЬШЕ, ЧЕМ ПРОСТО ШИНЫ

Линейка KAMA PRO охватывает все ключевые задачи профессионального транспорта — от магистральных перевозок до региональной и городской логистики. Ассортимент постоянно расширяется и включает актуальные типоразмеры для ведущей, управляемой и прицепной оси.

Ставка на надёжность, подтверждённая данными, технологиями и сервисной поддержкой, делает KAMA PRO осознанным выбором для тех, кто предпочитает выгодные и надёжные решения.



# Компания «СТТ» приняла участие в Санкт-Петербургском авиационном форуме и рассказала о транспорте для аэродромной инфраструктуры

С 24 по 27 июня 2025 года в Санкт-Петербурге прошёл Санкт-Петербургский авиационный форум — отраслевое событие, объединившее экспертов в сфере авиации, логистики и транспорта. В центре обсуждения — развитие гражданской авиации, локализация технологий, импортозамещение и цифровизация аэродромной инфраструктуры. Особое внимание уделялось транспорту и спецтехнике для наземного обслуживания, включая решения на базе отечественных платформ. Участие в деловой программе приняли представители аэропортов, авиакомпаний, промышленных предприятий, а также разработчики и поставщики технологических решений.



Компания «Современные транспортные технологии» (СТТ) представила свою экспертизу в сфере автомобильных модификаций на экспертной сессии. С докладом выступила директор Центра транспортных решений СТТ Наталья Плетникова. Она рассказала о потенциале нижегородских коммерческих автомобилей в обеспечении логистики аэропортов — от трансферов до специального грузового транспорта.

У компании есть богатый опыт разработки модификаций, адаптированных под задачи инфраструктуры аэропорта. Ранее были представлены электрическая «Газель e-NN» для трансфера пассажиров бизнес-класса в Пулково, автобус «Турист Люкс» на базе «Газель NEXT» для VIP-перевозок и компактный минивэн «Соболь NN». Эти модели уже учитывают ключевые потребности пассажиров бизнес-класса: комфортные анатомические кресла, места для ручной клади, возможность подзарядки телефонов, повышенная плавность хода, тишина в салоне, широкий проём двери и низкий уровень пола.

Кроме уже упомянутых транспортных решений, компания предлагает и другие модификации автомобилей «семейства NN», которые подходят для использования в аэропортах — как для пассажирских перевозок, так и для выполнения технических задач. Высокая маневренность, наличие бортовых модификаций, а также версии с полным приводом, а также широкий выбор конфигураций салона и шасси позволяют адаптировать эти автомобили под трансфер персонала, обслуживание спецслужб или доставку грузов в стерильной зоне. Возможность кастомизации под требования конкретного заказчика делает линейку NN универсальным инструментом для аэродромной инфраструктуры.

Помимо образцов легкой коммерческой техники в качестве оптимальных решений для аэродромной логистики в докладе были упомянуты среднетоннажные и крупнотоннажные грузовики, которые могут использоваться в качестве универсальных шасси. Среди всего прочего отдельного

внимания заслуживает «Валдай 8» — грузовик с грузоподъемностью 4,6 тонны. Бескапотная компоновка и высокая обзорность делают его удобным решением для размещения аэродромных спецнастроек — от мобильных мастерских до тягачей для обслуживания техники. Еще одним интересным решением можно назвать «Валдай 12» — среднетоннажный грузовик с полной массой 11 990 кг. Надёжный дизель, пневмоподвеска и доступность нескольких базовых размеров делают эту модель универсальной основой для аэродромных топливозаправщиков, подъемников или другого спецоборудования. Плавный ход и эргономичная кабина повышают комфорт водителя при многочасовой работе на периметре.

Доклад СТТ стал частью стратегической дискуссии о роли автотранспорта в развитии отечественной инфраструктуры, где качественные российские шасси и трансферные решения играют всё более заметную роль.

# Горнопромышленный форум в Новокузнецке: итоги

В Новокузнецке с 3 по 6 июня состоялись Международный горнопромышленный форум, XXXIII Международная выставка технологий горных разработок «Уголь России и Майнинг», XV специализированная выставка «Охрана, безопасность труда и жизнедеятельности», X специализированная выставка «Недра России» и VI специализированная выставка «ПромТехЭкспо».



Участниками стали 715 компаний из России (84 городов страны), Республики Беларусь, Китая, Турции, Индии и представительств компаний из стран Европы. Активными участниками выставок стали компании из Кузбасса: 148 компаний из 11 городов Кемеровской области. За четыре дня работы горнопромышленный форум посетили 62 834 человека.

В работе выставки «Уголь России и Майнинг» приняли участие почётные гости: губернатор Кемеровской области-Кузбасса Илья Середюк, директор департамента угольной промышленности Министерства энергетики РФ Пётр Бобылев, директор департамента станкостроения и тяжелого

машиностроения Министерства промышленности и торговли РФ Валерий Пивень, председатель Совета по техническому регулированию и стандартизации при Минпромторге России, заместитель председателя Комитета РСПП по техническому регулированию Андрей Лоцманов, председатель Росуглепрофа Иван Мохначук, исполнительный директор НП «Горнопромышленники России» Василий Ракитин, руководитель Федерального государственного бюджетного учреждения по вопросам реорганизации и ликвидации нерентабельных шахт и разрезов «ГУРШ» Олег Токарев, а также заместители губернатора Кемеровской области, руководители региональных министерств и главы муниципалитетов.

Мероприятия научно-деловой программы, по традиции, прошли в формате тематических дней: «Министерский день», «День генерального директора», «День технического директора и главного механика» и «Всемирный день выставок». Состоялось 53 мероприятия: это конференции, семинары, круглые столы по наиболее актуальным на сегодняшний день для горнодобывающей отрасли темам.

Свои мероприятия организовали федеральные и региональные ведомства. Министерство энергетики России провело заседание рабочей группы, посвященное добыче угля и повышению безопасности ведения горных работ. Министерство



выставочного комплекса три дня подряд, с 3 по 5 июня, провели Всероссийскую акцию, приуроченную к 80-летию Великой Победы, «Солдатская каша». Всех желающих угощали фронтальной кашей. Спонсорами акции стали ООО «КАМСС» и ООО «РК-Техно».

6 июня прошли церемония закрытия горнопромышленного форума и подведение итогов конкурса «Лучший экспонат» им. В.В. Некрасова. Заявки рассмотрела конкурсная комиссия, которую лично возглавил академик Академии горных наук, доктор технических наук, профессор Виктор Васильевич Некрасов. Было вручено 22 золотые медали, 24 серебряных, 21 бронзовая, а также 13 главных наград – Гран-При конкурса. Семь Гран-При получили кузбасские компании.

Также на церемонии закрытия наградили победителей конкурса «Профессия в лицах», который впервые проходил в рамках выставки «Уголь России и Майнинг». В августе работы трёх победителей будут опубликованы в журнале «Уголь» (г. Москва).

угольной промышленности Кузбасса собрало экспертов, чтобы оценить реализацию программы переселения жителей с подработанных шахтами территорий, а Министерство финансов Кузбасса, чтобы обсудить современные финансовые инструменты развития бизнеса. Министерство труда и социальной защиты Кузбасса организовало форум, посвященный охране труда и безопасности. Также среди организаторов мероприятий деловой программы были Российский независимый профсоюз работников угольной промышленности, Сибирское таможенное управление, Сибирское управление Ростехнадзора, Кузбасская торгово-промышленная палата, ПАО «Сбербанк», Сибирский государственный индустриальный университет (г. Новокузнецк), Национальный технический комитет по стандартизации «Горное дело» (г. Кемерово), АО «Научный центр ВостНИИ по промышленной и экологической безопасности в горной отрасли» (г. Кемерово), НОЦ «Кузбасс – Донбасс» (г. Кемерово), АО «Кузбасский технопарк» (г. Кемерово), ООО «НЕОКОМ» (Санкт-Петербург), ООО «СМИС эксперт» (г. Москва), ЗАО «КонсОМ СКС» (г. Магнитогорск), ООО «ИнЭКА-консалтинг» (г. Новокузнецк), АО «Атомик Софт» (г. Томск), ООО «КВАЗАР» (г. Москва) и другие организации и компании.

«Кузбасс – Донбасс», московской инжиниринговой компанией «Коралайна Инжиниринг» и кемеровским предприятием «Огниво». Партнёры планируют совместно реализовывать проекты в сфере передовых технологий обогащения минерального сырья, а также производства и поставок оборудования для горнодобывающей и металлургической отраслей.

В рамках культурной программы 3 июня на сцене конгресс-холла выступил губернаторский джаз-клуб «Геликон». Участники и гости выставки услышали классические и современные произведения в джазовом звучании. Также на территории

Международный горнопромышленный форум проходил при поддержке министерства энергетики РФ, министерства промышленности и торговли РФ, министерства труда и социальной защиты РФ, МЧС России, НП «Горнопромышленники России», ТПП РФ и Кузбасса, Правительства Кемеровской области – Кузбасса и администрации города Новокузнецка. Официальными партнерами и спонсорами стали «ЕРТ-групп», «Научно-производственное предприятие «Завод модульных дегазационных установок (МДУ)», «ДИС Групп», «ТехСервис», «Копейский машиностроительный завод» и «Кузнецкбизнесбанк».



Выставка «Уголь России и Майнинг» стала площадкой для активных переговоров и подписания соглашений. Так, 3 июня Распадская угольная компания подписала договор о намерениях о поставке уникального очистного комплекса с Группой «Чайна Коул» (Китай). В этот же день представители Распадской угольной компании подписали договор с руководителями компании «СИСИТЭГ РУС». Теперь на РУК должен поступить станок направленного бурения, который сможет бурить скважины глубиной до 1500 метров. 5 июня было заключено стратегическое трёхстороннее соглашение между НОЦ

Масштабное событие горной отрасли в России

# Рудник

официальная поддержка:



Минпромторг  
России



Торгово-промышленная  
палата Российской Федерации



Правительство  
Свердловской области



НП «Горнопромышленники  
России»

22–24 октября 2025  
Екатеринбург

10-я международная выставка современных  
технологий, оборудования и спецтехники  
для горнодобывающей промышленности

принять участие



посетить



МВЦ «Екатеринбург-ЭКСПО»  
ЭКСПО-бульвар, дом 2  
(342) 206-44-80

[mine.proexpo.ru](http://mine.proexpo.ru)



# UMG

РОССИЙСКИЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ  
СТРОИТЕЛЬНО-ДОРОЖНОЙ И СПЕЦИАЛЬНОЙ ТЕХНИКИ

18+

## Производительный, выносливый, многоцелевой



### E330C - полноповоротный гусеничный гидравлический экскаватор массой 34,3 тонны

- Глубина копания 7630 мм, радиус копания 11480 мм в базовой комплектации.
- Стандартный общестроительный ковш объёмом 1,6 м<sup>3</sup>.
- Усиленная гусеничная ходовая часть для высоких нагрузок.
- Скорость передвижения до 6 км/ч.
- Комфортные условия для работы оператора в любую погоду.

8 (800) 250 49 50  
[www.umg.ru](http://www.umg.ru)

Иллюстрация может включать дополнительное оборудование и оснащение.  
Представленная информация не является публичной офертой. Реклама.



УЗНАЙ БОЛЬШЕ

Организатор:  
**СПЕЦРЕЛИЗ**  
окружной выставочный центр

Техническая поддержка:

**38**

**EXPOTECH**

MEMBER  
OF THE RUSSIAN  
UNION OF EXHIBITIONS  
AND FAIRS



ЧЛЕН  
РОССИЙСКОГО  
СОЮЗА ВЫСТАВОК  
И ЯРМАРОК



\* ЮГОРСКИЕ  КОНТРАКТЫ \*

30 МЕЖДУНАРОДНАЯ  
СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ  
ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ ВЫСТАВКА

**СУРГУТ.  
НЕФТЬ И ГАЗ  
2025**



30<sup>th</sup> INTERNATIONAL  
SPECIALIZED  
TECHNOLOGICAL EXHIBITION

**SURGUT.  
OIL & GAS  
2025**

**29.09 - 01.10**



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

+7 (3462) 94-34-54  
sales@yugcont.ru  
sngexpo.ru