

СПЕЦТЕХНИКА

И ТРАНСПОРТ

№9
ОКТАБРЬ



АРХАНТ

«Архант» - универсальная
техника для бездорожья

стр. 16



www.arkhunt.ru

UKB-TRACK®

№1

**СМЕЛОСТЬ
БЫТЬ
ПЕРВЫМ**

Силовые карьерные самосвалы UKB TRACK® признаны лучшими в своем классе по работе в условиях крайнего севера



- УСИЛЕННАЯ СИСТЕМА КОНДИЦИОНИРОВАНИЯ И ОБОГРЕВА РАБОЧЕГО МЕСТА ОПЕРАТОРА
- ДВОЙНАЯ СИСТЕМА ТЕПЛО И ШУМО ИЗОЛЯЦИИ
- АВТО СМАЗКА
- УСИЛЕННАЯ РАМА
- АВТОМАТИЧЕСКАЯ КОРОБКА ПЕРЕДАЧ



Амурская область,
г. Благовещенск,
ул. Октябрьская, 173/1,
кабинет 406-408



8 800 234 04 88

СПЕЦНОВОСТИ

- АО «ЧМЗ» вводит в эксплуатацию новый дробебетный комплекс
- Совет директоров ассоциации «роспецмаш» обсудил разнонаправленную динамику на рынке специализированного машиностроения
- АО «ЧМЗ» расширяет линейку гусеничной грузоподъемной техники
- При достаточном финансировании программы 1432 аграрии смогут приобрести на льготных условиях более 28 тыс. ед. сельхозтехники
- Расширение ассортимента GTS: тормозные барабаны
- Sotrans выпустил тысячный полуприцеп Sotrans Wallaroo
- АО «ЧМЗ» расширяет линейку гусеничной грузоподъемной техники
- Передвижная водогрейная установка (ПВУ) – идеальное решение для нагрева воды на нефтяных и газовых место- рождениях
- Компания SDAC представила новинку SDAC K9,5.
- Kromann представляет крюковые погрузчики на шасси FAW
- Общая потребность в строительно-дорожной технике до 2030 года в РФ составляет свыше 51 тыс. ед.
- Абсолютно новый российский зерноуборочный комбайн
- 100 Лет отечественному тракторостроению
- ГАЗ презентовал проект нового автокрана грузоподъемностью 100 тонн
- Запредельно высокая ключевая ставка ЦБ фактически уничтожает инвестпрограммы производителей специализированной техники

СПЕЦРЕЛИЗ

- 10 Премьера битопливного экскаватора ЧЕТРА на Петербургском международном газовом форуме
- 11 «Северсталь» усовершенствовала комплекты стальной футеровки для кузовов карьерной техники Nordgold с помощью сталей POWERS
- 13 Антон Ситников: При гарантии спроса у нас будет более прозрачная ситуация в будущем
- 20 Вячеслав Пронин: Пора перейти к нетарифным мерам защиты рынка специализированной техники
- 22 MAGSTRONG – движение вперед
- 24 Итоги 9 месяцев на рынках спецтехники

ПРЕССРЕЛИЗ

- 14 Модифицированные модели аэролодки «Фантом 650K»
- 40 Три крупнейшие выставки автомобилей одновременно пройдут в декабре 2024 года в центре Москвы

ТЕМА НОМЕРА

- 16 «Архант» - универсальная техника для бездорожья

ПОСТРЕЛИЗ

- 19 У российского погрузчика СИЛАНТ российский контроллер!
- 42 Международный строительный форум и выставку 100+ TechnoBuild в Екатеринбурге посетили почти 35 тысяч человек
- 46 ГК «СТТ» внедряет новую защиту на оригинальных запасных частях



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: 000 «АртесПринт»
г. Екатеринбург, ул. Ухтомская, 45

Выход в свет: 05 ноября 2024 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. Рекламируемые 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+

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

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

Оператор специализированных
выставок
и мероприятий

Учредитель информационного портала
и издатель журнала
«Спецтехника и транспорт»

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



АО «ЧМЗ» ВВОДИТ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ НОВЫЙ ДРОБЕМЕТНЫЙ КОМПЛЕКС

Челябинский механический завод (входит в Ассоциацию «Росспецмаш») вводит в эксплуатацию новый дробеметный комплекс. Эти современные установки предназначены для очистки деталей и металлоконструкций от ржавчины и окалины, а также для подготовки поверхности к нанесению лакокрасочных покрытий. Оборудование будет установлено сразу в двух цехах предприятия.



Возможность интеграции дробеструйных камер в существующую технологическую линию повысит производительность труда на данных участках, расширит возможности предприятия по выпуску продукции и улучшит качество ее изготовления.

Новое оборудование будут применять в технологическом процессе обработки деталей и узлов автомобильных и гусеничных кранов с целью повышения качества подготовки поверхности под нанесение лакокрасочных покрытий, а также для снижения времени цикла выпуска продукции. Максимальная масса заготовок, загружаемая в один цикл обработки на дробеметной установке, составляет 600 кг. Полный цикл обработки деталей занимает шесть минут.

«Дробеметные установки, которые предприятие будет использовать для очистки и подготовки металлических поверхностей перед нанесением лакокрасочных покрытий, — это современное промышленное оборудование с высокой производительностью. Его важное преимущество — безопасность работы для оператора, т.к. в производственном процессе не нужно применять вредные реагенты, токсичные примеси и абразивы», — рассказывает главный технолог АО «ЧМЗ» Анатолий Лисицын.

СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ АССОЦИАЦИИ «РОСПЕЦМАШ» ОБСУДИЛ РАЗНОНАПРАВЛЕННУЮ ДИНАМИКУ НА РЫНКЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ



Заседание Совета директоров Ассоциации «Росспецмаш» прошло в Москве 23 сентября. Участниками мероприятия стали руководители заводов по выпуску сельскохозяйственной, строительно-дорожной, прицепной техники, пищевого оборудования и комплектующих, руководители и сотрудники аппарата Ассоциации «Росспецмаш», представители Минпромторга России.

Эксперты обсудили результаты деятельности отечественных производителей специализированной техники по итогам семи месяцев текущего года.

Одной из самых сложных ситуация выглядит в российском сельхозмашиностроении. Высокая ключевая ставка наряду с низкой доходностью аграриев негативно влияют на рынок сельхозтехники. Ситуацию усугубляет тот факт, что были пересмотрены условия программ господдержки производителей и аграриев, а финансирование ряда механизмов было сокращено. По этим причинам выпуск и отгрузки российской сельхозтехники существенно снижаются в большинстве сегментов.

Производители строительно-дорожной техники тоже отмечают спад спроса на рынке. По мнению машиностроителей, связано это с изменением схемы финансирования крупных инфраструктурных проектов, а также с высокими ставками по кредитам и лизингу.

Заводы по выпуску прицепной техники на фоне общего роста производства и отгрузок также фиксируют снижение продаж в отдельных сегментах и снижение количества заказов.

Отечественные компании пищевого машиностроения продолжают демонстрировать положительную динамику. Несмотря на это предприятия отмечают риск снижения производства и продаж в будущем по причине высоких кредитных ставок и роста импорта.

Начальник Управления сельскохозяйственного, пищевого и строительно-дорожного машиностроения Минпромторга России Валентин Цупрун рассказал о мерах и механизмах государственной поддержки, которые направлены на развитие отечественного производства специализированной техники.

Участники заседания обсудили и другие вопросы, среди которых проведение ключевых для отрасли мероприятий: Российского агротехнического форума (7 октября, г. Москва), Международной специализированной выставки АГРОСАЛОН (8-11 октября, г. Москва), форума «Пищевое машиностроение» (10 октября, г. Москва) и форума СТРОЙДОРЭКСПО (16 октября, г. Екатеринбург).

В рамках заседания Совет директоров рассмотрел вопрос о вступлении в ряды ассоциации новых компаний. Кандидатуры в действительные члены ООО «Гритан», ООО «Ростовский Завод Сельхозмашин» и ООО «КОНКОРДИЯ» были одобрены и рекомендованы к вынесению на голосование Общего собрания ассоциации.

ООО «Березовский ремонтно-механический завод» и ООО «ВК Электроникс» были приняты в ассоциированные члены.

АО «ЧМЗ» РАСШИРЯЕТ ЛИНЕЙКУ ГУСЕНИЧНОЙ ГРУЗОПОДЪЕМНОЙ ТЕХНИКИ

Челябинский механический завод (входит в Ассоциацию «Росспецмаш») пополнил линейку гусеничной грузоподъемной техники модернизированными моделями ДЭК грузоподъемностью 25, 32 и 36 тонн. Широкомасштабное обновление кранов на гусеничном ходу обусловлено пожеланиями заказчиков и современными тенденциями в развитии гусеничной грузоподъемной техники.

В 2024 году Челябинский механический завод вывел на рынок новые модели гусеничных дизель-электрических кранов, более современные и технологичные, чем предыдущие машины.

Краны ДЭК-254, ДЭК-324, ДЭК-364 адаптированы к выполнению ответственных монтажных работ в самых жестких условиях (до -40°C). Новинки отличаются увеличенным по ширине опорным контуром, повышенной удельной мощностью на передвижение (1,1 кВт/т) и малым удельным давлением на грунт. Для удобства оператора производитель установил кабину повышенной комфортности на поворотном узле, которая в транспортном положении может «заворачиваться» в габарит крана или полностью демонтироваться при перевозке техники.

Частотное управление всеми рабочими операциями обеспечивает независимое совмещение четырех операций. В зависимости от нагрузки, оператор может увеличить скорость до двух раз.



Питание новых ДЭК производится от встроенной ДГУ мощностью 100 кВт, которая закрывается центральным капотом, либо от внешней сети 380 В. Увеличилась емкость топливного бака — до 300 литров. Кроме этого, появилась возможность приобрести кран с питанием только от электросети (без ДГУ).

Важная особенность модернизированной линейки гусеничных дизель-электрических кранов ДЭК — различные варианты разборки для удобства транспортировки. Так, ширина крана в транспортном положении составляет 2,3 м, минимальная длина — 8,5 м, а высота — до 2,7 м. Благодаря компактным габаритам перевозка гусеничных кранов осуществляется автотранспортом (с помощью траля, фуры, полуприцепа) или железнодорожным транспортом с возможностью погрузки на платформу или в контейнер.

ПРИ ДОСТАТОЧНОМ ФИНАНСИРОВАНИИ ПРОГРАММЫ 1432 АГРАРИИ СМОГУТ ПРИОБРЕСТИ НА ЛЬГОТНЫХ УСЛОВИЯХ БОЛЕЕ 28 ТЫС. ЕД. СЕЛЬХОЗТЕХНИКИ

При условии, что на финансирование постановления № 1432 выделяют 20 млрд руб. в год, аграрии смогут приобрести на льготных условиях в рамках этой программы свыше 28,4 единиц сельхозтехники. Это в разы больше, чем они могли бы приобрести через льготный лизинг со среднегодовым удорожанием от 3,5% и через льготные инвестиционные кредиты со ставкой 11% при аналогичном финансировании.

Эффективность поддержки спроса на сельхозтехнику по постановлению № 1432 превышает эффективность поддержки льготного кредитования в 3 раза и льготного лизинга в 9 раз.

Такие расчеты приводятся в презентации президента Ассоциации «Росспецмаш» Константина Бабкина, которую он представил на Российском агротехническом форуме. Мероприятие было организовано при поддержке Союза Машиностроителей России.

В 2023 году на Программу 1432 было выделено 8 млрд руб., при этом сумма уплаченных налогов в бюджеты всех уровней производителями сельскохозяйственной техники в прошлом году составила 16,2 млрд руб. На 1 рубль выделенной субсидии по постановлению № 1432 в бюджеты всех уровней поступило 2,03 рубля налогов.

Постановление №1432 можно комбинировать с другими мерами господдержки, такими как льготное кредитование и льготный лизинг. В результате снижается финансовая нагрузка на потребителя.

Основными проблемами реализации программы являются недостаточное финансирование и неясные правила распределения субсидии.

РАСШИРЕНИЕ АССОРТИМЕНТА GTS: ТОРМОЗНЫЕ БАРАБАНЫ



Ассортимент автозапчастей бренда GTS пополнился тормозными барабанами. Тормозные барабаны GTS изготовлены в Китае на производстве полного цикла с собственным литейным цехом, автоматизированной формовочной линией и современным оборудованием с ЧПУ для механической обработки.

Тормозные барабаны GTS выполнены из чугуна СЧ25. (G3000 по SAE). Качество каждой отлитой партии контролируется в лаборатории при производстве. Дополнительно мы проверяем параметры материала в независимой лаборатории Standard Group.

Подразделение GTS Запчасти уделяет повышенное внимание качеству и надежности автозапчастей бренда, поэтому перед запуском производства тормозных барабанов были испытаны пилотные образцы с тормозными накладками GTS в специализированной лаборатории. В результате подтверждена эффективность торможения при использовании комплекта барабанов и накладок GTS. Повышенного износа деталей в рамках испытаний зафиксировано не было.

Кроме того, перед отправкой партии тормозных барабанов дилерам и дистрибьюторам в тестовой лаборатории GTS в Зеленограде проводились замеры геометрии и поверхностной твердости тормозных барабанов каждого артикула, все показатели в норме.

На все запчасти GTS предоставляется гарантия 2 года.

Расширение ассортимента GTS: тормозные рычаги

Производитель автозапчастей под брендом GTS представил очередную новинку - тормозные рычаги для грузовиков и полуприцепов. Расширение ассортимента деталей тормозной системы было анонсировано производителем на выставке MIMS 2024. Повышенное внимание посетителей стенда компании GTS как раз привлекли первые образцы тормозных рычагов бренда. И это неудивительно.

Тормозные рычаги GTS произведены на предприятии, поставляющем данную продукцию на конвейеры автопроизводителей и производителей осей. На предприятии высокая степень автоматизации и 100% выходной контроль, что позволяет достичь высокой надежности, долговечности, устойчивости к износу и эффективности работы тормозных рычагов. На все запчасти GTS предоставляется гарантия 2 года.

Приобрести тормозные рычаги можно у официальных дистрибьюторов и дилеров GTS в различных регионах России.

MARSHALL И PEGA СОВМЕСТНО ВЫПУСТИЛИ ПНЕВМОРЕССОРЫ ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ

Бренд Marshall выпустил пневмореессоры для грузовиков, прицепов и осей в коллаборации с турецким производителем Pega.

Новинки адресованы владельцам Scania, Mercedes, MAN, DAF, Volvo, Iveco, BPW, SAF, Schmitz, Fruehauf и ROR, сообщает пресс-служба бренда.



На предприятии Pega установлено автоматизированное оборудование; сырьё и дополнительные комплектующие закупаются у проверенных поставщиков, отмечают в Marshall.

Детали новой линейки имеют широкий диапазон рабочих температур — от минус 40 до плюс 70 градусов, а также выдерживают нагрузку на 25% выше нормативов.

Каждый компонент пневморессоры проверяется на утечку воздуха, добавляют также в пресс-службе бренда.

СОТРАНС ВЫПУСТИЛ ТЫСЯЧНЫЙ ПОЛУПРИЦЕП SOTRANS WALLAROO

«Механический завод СОТРАНС» (входит в SOTRANS CORPORATION) изгото-



вил тысячный шторный полуприцеп SOTRANS WALLAROO в рамках поставки для ГК «Трансальянс». Всего по условиям договора компании будет передано 30 единиц техники.

Поставляемые для ГК «Трансальянс» шторные полуприцепы SOTRANS WALLAROO имеют стандартную комплектацию с такелажными петлями и закладными под коники. Кроме этого полуприцепы дополнительно укомплектованы стойками, двумя инструментальными ящиками, а на тенты собственными специалистами завода нанесена реклама в соответствие с оригинал-макетом заказчика.

Компания, традиционно приобретающая технику только европейских производителей, на этот раз остановила свое внимание на российском продукте, наиболее близком к западным аналогам, и планирует использовать полуприцепы, произведенные «МЗ СОТРАНС», для наращивания собственного транспортного парка, который на сегодняшний день составляет более 150 автопоездов. В честь выпуска юбилейного полуприцепа компании будет предоставлена в подарок расширенная гарантия на 5 лет.

Полуприцепы SOTRANS WALLAROO изготавливаются по уникальной для России технологии поэлементной сборки предварительно оцинкованных деталей. Техника имеет собственную болтовую конструкцию рамы шасси, изготавливаемую из высокопрочной стали, сдвижной механизм крыши для удобства погрузки-выгрузки, 3 пары средних сдвижных стоек, дисковые тормозные механизмы. Длина грузовой платформы составляет 13,6 м, максимально возможная нагрузка — 27 тонн.

АО «ЧМЗ» РАСШИРЯЕТ ЛИНЕЙКУ ГУСЕНИЧНОЙ ГРУЗОПОДЪЕМНОЙ ТЕХНИКИ

Челябинский механический завод пополнил линейку гусеничной грузоподъемной техники модернизированными моделями ДЭК грузоподъемностью 25, 32 и 36 тонн. Широкомасштабное обновление кранов на гусеничном ходу обусловлено пожеланиями заказчиков и современными тенденциями в развитии гусеничной грузоподъемной техники.

В 2024 году Челябинский механический завод вывел на рынок новые модели гусеничных дизель-электрических кранов, более современные и технологичные, чем предыдущие машины.

Краны ДЭК-254, ДЭК-324, ДЭК-364 адаптированы к выполнению ответственных монтажных работ в самых жестких условиях (до -40°C). Новинки отличаются увеличенным по ширине опорным контуром, повышенной удельной мощностью на передвижение (1,1 кВт/т) и малым удельным давлением на грунт. Для удобства оператора крана производитель установил кабину повышенной комфортности на поворотном узле, которая в транспортном положении может «заворачиваться» в габарит крана или полностью демонтироваться при перевозке техники.

Частотное управление всеми рабочими операциями обеспечивает независимое совмещение четырех операций. В зависимости от нагрузки, оператор может увеличить скорость до двух раз.

Питание новых ДЭК производится от встроенной ДГУ мощностью 100 кВт, которая закрывается центральным капотом, либо от внешней сети 380 В. Увеличилась емкость топливного бака — до 300 литров. Кроме этого, появилась возможность приобрести кран с питанием только от электросети (без ДГУ).

Важная особенность модернизированной линейки гусеничных дизель-электрических кранов ДЭК — различные варианты разборки для удобства транспортировки. Так, ширина крана в транспортном положении составляет 2,3 м, минимальная длина — 8,5 м, а высота — до 2,7 м. Благодаря компактным габаритам перевозка гусеничных кранов осуществляется автотранспортом (с помощью трала, фуры, полуприцепа) или железнодорожным транспортом с возможностью погрузки на платформу или в контейнер.



ПЕРЕДВИЖНАЯ ВОДОГРЕЙНАЯ УСТАНОВКА (ПВУ) - ИДЕАЛЬНОЕ РЕШЕНИЕ ДЛЯ НАГРЕВА ВОДЫ НА НЕФТЯНЫХ И ГАЗОВЫХ МЕСТОРОЖДЕНИЯХ



ОАО «РИАТ» отгрузили в Оренбург несколько единиц передвижной водогрейной установки на шасси КАМАЗ-43118-RR. Передвижная водогрейная установка разработана для эффективного нагрева больших объемов воды при гидроразрыве пласта (ГРП), для технологического использования в технологиях ГРП, колтюбинга (ГНКТ), резки боковых стволов (ЗБС) и других операциях нефтегазодобывающих компаний (НГДК). Также ПВУ может быть использована для систем отопления и теплоснабжения временных жилых комплексов, применяется в экстренных ситуациях для подключения к системе отопления, когда центральное отопление не функционирует.

ПВУ на шасси КАМАЗ-РИАТ 43118-RR отличается высокой проходимостью, надежностью и имеет ряд преимуществ. Высокая удельная мощность и широкий диапазон рабочих оборотов, отличные тягово-динамические качества. Используемый на шасси двигатель КАМАЗ 689.512-340 имеет уменьшенные нагрузки на шейки коленчатого вала для увеличения ресурса и сниженный на 8-12% расход топлива по сравнению с серийными автомобилями. Шасси КАМАЗ — надежный и привычный выбор нефтесервисных компаний.

Водогрейная установка оснащена современным отопительным водогрейным, жаротрубным котлом мощностью 2500 кВт с закрытой камерой сгорания. Котел разработан с применением передовых технологий: три прохода продуктов сгорания, два из которых проходят через топку, а третий — через трубный пучок со спиральными турбулизаторами. Это создает турбулентность в потоке нагретых газов, что значительно увеличивает теплопередачу и обеспечивает КПД более 90%.

Разработка водогрейной установки учитывает требования к круглосуточной работе в самых суровых климатических условиях: от минус 40 до плюс 40 градусов по Цельсию. Это делает установку незаменимым помощником для предприятий, работающих в непростых условиях.

ОАО «РИАТ» также предлагает возможность внесения изменений в конструкцию водогрейной установки в соответствии с требованиями заказчика.

КОМПАНИЯ SDAC ПРЕДСТАВИЛА НОВИНКУ SDAC K9,5.

Новинка SDAC K9,5 является частью серии среднетоннажных грузовиков, которые были специально разработаны для логистических перевозок в городах и пригородах. Этот автомобиль оснащён современным и энергоэффективным двигателем производства Weichai объёмом 3,0 л, который выдаёт 464 Нм крутящего момента уже при 1400 об/мин и обеспечивает высокую

производительность и экономичность. Механическая 6-ступенчатая коробка передач Fast обладает высокой надёжностью и обеспечивает плавное переключение передач.

SDAC K9,5 обладает привлекательным и современным дизайном, делает комфортным и приятным труд водителя, обеспечивает высокий уровень активной и пассивной безопасности, а также предоставляет широкие возможности для монтажа различных надстроек. Все эти качества делают SDAC K9,5 вашим надёжным бизнес-партнером.

Покупателям на выбор предложены три варианта колёсных баз длиной 3800, 4200 и 4800 мм. Технически допустимая полная масса шасси достигает 9500 кг, а показатель грузоподъёмности доходит до 6700 кг. Максимальные нагрузки на переднюю и заднюю оси составляют 3200 и 6300 кг соответственно. Автомобиль способен развивать максимальную скорость до 110 км/ч.



КРОМАНН ПРЕДСТАВЛЯЕТ КРЮКОВЫЕ ПОГРУЗЧИКИ НА ШАССИ FAW



Благодаря наличию доступных к застройке шасси 6x4, 6x6, 8x4 и широкой гамме крюковых погрузчиков, представляемых на российском рынке компанией «Грузавтомаркет» и фирменному «Монтажному Центру «КРОМАНН Сервис» с производственными площадками в г. Бор (Нижегородская область) и Набережных Челнах Заказчиками предлагаются десять вариантов исполнения крюковых погрузчиков с различными потребительскими характеристиками. Подробнее на нашем сайте

На самосвальном шасси FAW CA3250 с двигателем 390 л.с. заказчики получают не менее двух исполнений компактных крюковых погрузчиков. Для работы со сменными контейнерами длиной от 4,5 до 6 метров используется крюковой погрузчик KROMANN ML18S.52.6-НС грузоподъёмностью 18 т и рабочей длиной 5200 мм. При использовании 6-метровых контейнеров объёмом до 30 м³ с массой до 20-22 т используется крюк L22(20)S.55.6-НС грузоподъёмностью 20 и 22 т. Для повышения устойчивости в фазе загрузки контейнера такой автомобиль оснащается системой стабилизации в виде блокираторов рессор задней оси. Эти автомобили уже в базовом исполнении обладают сбалансированными потребительскими характеристиками, а инвестиции в их покупку сравнимы с приобретением бюджетных крюковых погрузчиков на шасси КАМАЗ 65115 или МАЗ 631226.

Для транспортировки сменных контейнеров объёмом 30-37 м³ с длиной 6-7 м в составе автопоезда на дальние расстояния по магистральным дорогам используется шасси FAW CA3250 с базой 4800 мм и двигателем 420 л.с. При этом шасси могут быть в двух исполнениях: с бортовыми передачами

(колёсными редукторами) для высоких нагрузок и на полуосях для скоростных дорог. Базовое исполнение оснащается крюками L22S.57.6-НС грузоподъёмностью 22 т. Машина устойчива и не требует системы стабилизации. Для работы с 7-метровыми контейнерами максимального объёма используются крюки L22S.60.6-НС и система стабилизации (блокираторы рессор задней оси). В базовом исполнении такой крюковой погрузчик оснащается усиленной задней поперечиной, электро-пневмовыводами и тягово-сцепным устройством.

Для работы на полигонах ТБО используются полноприводных шасси FAW CA3250 6x6 с базой 4600 мм с крюковым погрузчиком L22S.60.6-НС и системой стабилизации.

Крюковые погрузчики на 4-осных шасси FAW CA3310 8x4 с двигателем 430 л.с. представлены в двух исполнениях. Компактный бюджетный автомобиль с базой 3200 мм оснащается 26-тонным крюком KROMANN XL26S.57.6-НС с рабочей длиной 5700 мм. Система стабилизации для автомобиля не требуется. На шасси 8x4 с базой 3600 мм устанавливается крюк XL26S.62.6-НС также без системы стабилизации. Если требуется максимальная грузоподъёмность для работы с 7-метровыми контейнерами, то на это шасси устанавливается 30-тонный крюк XL30S.64.6-НС и система стабилизации. Удобство системы стабилизации в том, что она имеет автономное управление благодаря отдельной секции на гидравлическом распределителе и пульте дистанционного управления.

В 2025 г. ГК KROMANN планирует закончить сертификацию и вывести на рынок крюковой погрузчик на 2-осном шасси FAW 4x2 с базой 4000 мм. Такой автомобиль будет оснащаться крюком M14S.45.6-НС грузоподъёмностью 14 т для работы с 5-метровыми сменными контейнерами объёмом 20 м³.

ОБЩАЯ ПОТРЕБНОСТЬ В СТРОИТЕЛЬНО-ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКЕ ДО 2030 ГОДА В РФ СОСТАВЛЯЕТ СЫШЕ 51 ТЫС. ЕД.



Состояние и перспективы производства строительной-дорожной и специализированной техники в России обсудили на форуме «Стройдорэкспо-2024», организованном Минпромторгом России при поддержке Ассоциации «Росспецмаш», Росавтодора и Союза Машиностроителей России.

Модерировал мероприятие заместитель директора Ассоциации «Росспецмаш» Вячеслав Пронин. Участники: представители Минпромторга России, Федерального дорожного агентства, дорожных и сервисных организаций, испытательных лабораторий и производители ДТ.

Открывая форум, Вячеслав Пронин призвал участников к конструктивному диалогу, который позволит выработать конкретные решения по развитию отраслей.

Замруководителя Федерального дорожного агентства Олег Ступников отдельно акцентировал внимание, что в целях повышения конкурентоспособности и востребованности отечественной продукции у подрядных организаций

ведомство проводит комплекс мероприятий по её опытной эксплуатации.

О мерах господдержки рассказал замначальника Управления сельскохозяйственного, пищевого и строительного-дорожного машиностроения Минпромторга РФ Станислав Черторыжский.

Общая потребность в различной дорожно-строительной технике до 2030 года в России составляет свыше 51 тыс. единиц, отметил в своем докладе заместитель начальника Управления научно-технических исследований и инновационных технологий Росавтодора Георгий Гончаров.

АБСОЛЮТНО НОВЫЙ РОССИЙСКИЙ ЗЕРНОУБОРОЧНЫЙ КОМБАЙН

Премьера абсолютно новой агромашины в России, аналогов которой нет среди отечественного производства, впечатлила гостей АГРОСАЛОНА 2024 года. На выставке компания Ростсельмаш (входит в Ассоциацию «Росспецмаш») с гордостью представляет зерноуборочный комбайн Н820 с гибридной системой обмолота и сепарации.



Отличительным признаком новой платформы является сепарация зерна, которая осуществляется двумя роторами соломосепараторами длиной 4500 мм и диаметром 445 мм, обеспечивая высочайшую эффективность процесса. В комбайне внедрена новейшая платформенная система очистки с шириной технологического тракта 1500 мм и площадью 5,74 м². Такое решение, наряду с увеличением производительности комбайна, существенно улучшает чистоту конечного продукта и минимизирует потери урожая.

Значимо выделяет эту модель на фоне других гибридных комбайнов — молотильный барабан диаметром 800 мм. Переоборудование для работы с различными культурами стало проще благодаря использованию универсальных дек подбарабана и дистанционно настраиваемых остеоотделительных пластин в зоне обмолота.

Комбайн Н820 оснащён самыми современными электронными опциями, которые выводят управление и мониторинг на новый уровень. Всесторонняя поддержка цифровыми помощниками позволяет механизаторам более точно и оперативно регулировать настройки систем комбайна, минимизировать человеческий фактор, а также существенно увеличивать производительность и эффективность работы зерноуборочной машины.

Напомним, что по итогам независимого профессионального конкурса инноваций «Звезда АГРОСАЛОН» 2024 года - новая серия гибридных комбайнов Н удостоена золотой звезды.

100 ЛЕТ ОТЕЧЕСТВЕННОМУ ТРАКТОРОСТРОЕНИЮ

Юбилей торжественно отметили на Кировском заводе, с конвейера которого 100 лет назад сошёл первый серийный трактор «Фордзон-Путиловец».

Поздравить создателей современных Кировцев приехало более 350 гостей: представители Минсельхоза, руководители дилерских центров и агрохолдингов, почётные клиенты.

Столетний юбилей — это важное событие для Завода и страны. И мы гордимся тем, что наша техника является флагманом отечественного машиностроения. Кировцы ещё с 1924 года работают на полях, помогают приблизить Великую Победу, развивать сельское хозяйство Советского Союза.

Сейчас Кировцы — не просто полевые тракторы, а мощная и комфортная техника по работе в сельском и дорожном хозяйстве, в строительстве и ЖКХ, горнодобывающей сфере и на защите рубежей страны.



На торжественной церемонии Петербургскому тракторному заводу официальные лица вручили орден Почёта, лучших работников наградили знаками «Почётный машиностроитель» и поздравили весь коллектив предприятия.

ГАЗ ПРЕЗЕНТОВАЛ ПРОЕКТ НОВОГО АВТОКРАНА ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬЮ 100 ТОНН



Галичский автокрановый завод (входит в Ассоциацию «Росспецмаш») на отраслевом совещании в Чебоксарах представил проект автокрана KS-84713-6-1 грузоподъёмностью 100 тонн на полноприводном со всеми управляемыми мостами 10x10/10 и возможностью передвижения крабовым ходом в теснённых условиях компрессорных станций.

АО «ГАЗ» планирует представить разработку на XIII Петербургском Международном Газовом Форуме, который пройдет с 8 по 11 октября 2024 года.

ЗАПРЕДЕЛЬНО ВЫСОКАЯ КЛЮЧЕВАЯ СТАВКА ЦБ ФАКТИЧЕСКИ УНИЧТОЖАЕТ ИНВЕСТИПРОГРАММЫ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЙ ТЕХНИКИ

В Ассоциации «Росспецмаш» рассказали РБК о ситуации на российском рынке строительной-дорожной техники.

«Мы уже несколько месяцев наблюдаем снижение отгрузок на внутренний рынок. Это касается не только техники российского производства, но и импорт тоже падает. И это падение ускоряется. Мы наблюдаем, что запасы на складах растут на заводах и у дилеров. А связано это с тем, что снижается потребительская активность, уменьшается количество входящих заказов», — сообщил РБК замдиректора «Росспецмаша» Вячеслав Пронин.

Собеседник РБК выделяет две основные причины снижения: высокий уровень ключевой ставки Центробанка, который «фактически уничтожает инвестиционные программы заводов и инвестиционные программы их клиентов», а также правила по оплате работ на госстройках. «Фактически застройщики только в следующем году получают деньги за проекты, которые они выполняют в этом году. У них нет собственных наличных средств, а кредиты они взять не могут, потому что ставка завышенная», — заключает он.

Кроме того, на российский рынок продолжают активно выходить китайские импортеры, уточняют в ассоциации.

В «Росспецмаше» для защиты российского рынка предлагают активнее использовать госконтроль за техническим регулированием продукции и лицензированием импортеров, призывают следить за выполнением сертификации импортерами.

БИЗНЕС СТОЛКНУЛСЯ С ИЗЪЯТИЕМ СПЕЦТЕХНИКИ ИЗ ЛИЗИНГА

Рост случаев изъятия спецтехники из-за сложностей с обслуживанием договоров отмечают крупные российские лизинговые компании. Эксперты связывают это с повышением ключевой ставки, которая в первую очередь сказалась на сегменте малого и среднего бизнеса. Сыграло роль и то, что в 2022-2023 году некоторые банки взяли на себя риски и увеличили долю сделок с нулевым авансом.

Макроэкономическая и геополитическая ситуация сильно ударила по платёжеспособности клиентов. Сюда можно отнести повышение ставок финансирования, сокращение инфраструктурных проектов, последствия санкций в ряде отраслей. Тенденция к росту изъятий начала проявляться ещё в конце 2023 года — начале 2024 года, считают в «Альфа-Лизинге» и «Сбербанк Лизинг».

За первые 9 месяцев 2024 года было изъято 2374 машины, из них 284 единицы были возвращены клиентам после погашения задолженности, приводит цифры заместитель генерального директора лизинговой компании «Европлан» Илья Ноготков и отмечает, что на сегодня сток изъятой техники составляет около 2–3 % от всего лизингового портфеля.

Тенденций к изменению ситуации и снижению роста ключевой ставки пока не предвидится, поэтому нужно искать компромиссные варианты изменения условий договоров. Генеральный директор Корпорации МСП Александр Исаевич предлагает сразу несколько решений, в числе которых увеличение срока лизинга и предоставление отсрочек или льготного периода, чтобы дать предпринимателям возможность платить меньшими долями или ставить платежи на паузу.



ЧЕТРА

ВРЕМЯ СОЗДАВАТЬ

ТЕХНИКА
ЗАПЧАСТИ
СЕРВИС

Официальный дилер
ООО "ГРАНД-ТРАКТОРРЕСУРС"

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



Премьера битопливного экскаватора ЧЕТРА на Петербургском международном газовом форуме

На XIII Петербургском международном газовом форуме (ПМГФ) 8-11 октября компания ЧЕТРА продемонстрировала публике новый легкий гусеничный битопливный экскаватор ЧЕТРА E220-NC LNG. Посетили экспозицию с новинкой председатель правления ПАО «Газпром» Алексей Миллер и его заместитель Виталий Маркелов.



E220-NC LNG - это самый легкий и маневренный экскаватор в линейке ЧЕТРА. Отлично подходит для дорожно-строительных работ и работ по прокладке коммуникаций. Усиленный ковш с коронками и бокорезами позволяет увеличить силу копания для разработки более плотных грунтов. Экскаватор подготовлен к работе при температуре до -40°. Четыре режима работы гидравлической системы

позволяют экономить топливо. ЧЕТРА E220-NC LNG оснащен газодизельной топливной системой, внедрение которой позволило на выбор оператора использовать различные режимы: либо работать только на дизтопливе, либо – на смеси дизтоплива (до 10%) и СПГ (до 90%).

Премьера битопливного экскаватора E220-NC LNG на газовом форуме прошла успешно. Говорит директор по продажам промышленной техники ООО «ЧЕТРА» Ирина Машенькина: «Потребители положительно оценили битопливную систему снабжения двигателя. Заказчику, ООО «Газпром трансгаз Нижний Новгород», будет отправлен опытный экземпляр экскаватора ЧЕТРА E220-NC LNG. Эксплуатанты не будут зависеть от наличия в подразделении газовых криозаправщиков. Использование газового топлива также значительно удешевит расходы на обслуживание экскаватора. К тому же это более экологично, а по своим техническим характеристикам битопливный экскаватор

ничем не уступает аналогичным машинам, работающим на дизельном топливе».

Битопливный Экскаватор ЧЕТРА E220-NC LNG войдет в перечень товаров российских производителей, на которые распространяется госсубсидия по лизингу. Для клиентов СЗФО, ЦФО, ПФО будет 10-процентная скидка, для клиентов из Сибири и Дальнего Востока – 15-процентная.

Компания ЧЕТРА имеет 20-летний опыт сотрудничества с ПАО «Газпром». Объем поставок техники для нужд корпорации за последние годы превысил 450 единиц. Концерн «Тракторные заводы» работает над расширением линейки образцов битопливной техники.

Как сообщил исполнительный директор ООО «ЧЕТРА» Владимир Антонов, уже поступили заказы на два битопливных экскаватора и один битопливный бульдозер ЧЕТРА. В планах на 2025 год – производство трех новых моделей техники ЧЕТРА с битопливным двигателем.

«Северсталь» усовершенствовала комплекты стальной футеровки для кузовов карьерной техники Nordgold с помощью сталей POWERS

«Северсталь» поставила 52 комплекта новой футеровки из высокопрочной стали линейки POWERS для кузовов карьерной техники международной горнодобывающей компании Nordgold. Разработанное решение позволило увеличить их срок службы в два раза.



«Комплексное предложение для компании Nordgold в полной мере демонстрирует возможности «Северстали» для разработки новых продуктов и решений, направленных на повышение эффективности процессов наших клиентов. Инновационная футеровка кузовов позволила снизить металлоёмкость и достичь равномерного износа по всей поверхности. За время эксплуатации клиент отметил увеличение ходимости ячеистой футеровки в два раза: на облицовке нет видимых отклонений, а допустимый износ поверхности не превышает установленных норм. Коллеги прогнозируют значительное увеличение межремонтного интервала грузовых платформ карьерных самосвалов по сравнению со стандартной, цельнолистовой футеровкой», – комментирует генеральный директор компании «Северсталь» Александр Шевелев.

Ранее компания Nordgold применяла цельнолистовой металл для футеровки поверхности кузовов карьерной техники. Из-за регулярных абразивных нагрузок облицовка хвостовой части изнашивалась быстрее, что требовало полного обновления стальной защиты.

Эксперты перспективного инжиниринга «Северстали» провели 3D-сканирование кузова на производственной площадке клиента. Затем смоделировали процесс и рассчитали самые загруженные и быстро истираемые зоны. На основе полученных данных команда специалистов подобрала материалы и разработала конструктивное исполнение для повышения стойкости футеровки.

Новый комплект состоит из футеровочных плит разных толщин. При этом для хвостовой части разработана специальная ячеистая футеровка из высокопрочной стали Powerhard 450. Она устойчива к абразивному износу и подходит для изготовления сверхпрочных изделий, эксплуатируемых при регулярных повышенных нагрузках. Теперь при выгрузке материал горной породы забивается в ячейки, и основная масса не соприкасается с поверхностью кузова. Изготовление такой решетки с необходимой геометрией освоили в Центре по переработке металла (ЦПМ) «Северстали» в Колпинском

районе Санкт-Петербурга. Сборка и установка в кузов выполняется в условиях ремонтного участка заказчика.

«Мы ведём непрерывную работу по поиску инновационных решений и их внедрению в деятельность предприятия. Сотрудничество с «Северсталью» – отличный пример такого взаимодействия. Использование для футеровки высокопрочных сталей POWERS позволило нам улучшить эксплуатационные характеристики техники. При этом российского производителя футеровочных материалов выгодно отличает гибкость и адаптивность решений, а также относительная оперативность поставок, что особенно важно для нашего отдалённого региона», – отметил директор по горным работам Гросс Олег Ключко.

Металлурги произвели комплекты в прошлом году. Заказчик смонтировал их в начале 2024 года. Опыт эксплуатации уже подтвердил эффективность нового продукта и позволил принять решение о переходе на данный тип футеровки на всех карьерных самосвалах. Эксперты «Северстали» готовы предложить новый продукт ведущим металлургическим и горнодобывающим компаниям России. Далее специалисты планируют освоить производство изделий для футеровки ковшей экскаваторов.



АВТОСПЕЦОБОРУДОВАНИЕ



ОПЫТ,
ТРАДИЦИИ,
ТЕХНОЛОГИИ

- Разработка, производство и реализация оборудования для автосервисов
- Более 200 видов техники для обслуживания транспорта различного назначения и грузоподъемности
- Постоянное развитие и совершенствование продукции



АО "Автоспецоборудование", 180019 Россия, г. Псков, ул. Труда, д. 27
Тел.: (8112)72-31-74; (8112)79-30-90 | E-mail: asopskov@asopskov.ru | www.asopskov.ru



ОФОРМЛЕНИЕ ЭПСМ

(электронного паспорта самоходных машин)

- сертификация
- декларирование



+7 (903) 227-37-73



<https://cert-eac.com>



spmltd@yandex.ru



Присоединяйтесь
к нашему ТГ каналу



115230, г. Москва, проезд Электролитный,
дом 3, строение 2, этаж 04, пом. № 19

Антон Ситников: При гарантии спроса у нас будет более прозрачная ситуация в будущем

Главным событием Российского агротехнического форума станет Пленарное заседание: «Производство и рынок российского сельхозмашиностроения в 2024 году. Итоги и планы на будущее».



Своим мнением о текущем состоянии отрасли и путях выхода из кризиса поделятся лучшие эксперты-практики. В их числе – исполнительный директор ЗАО «Строймашсервис» и акционер АО «Елецгидроагрегат» (входит в Ассоциацию «Росспецмаш») Антон Ситников.

В преддверии Форума пресс-служба РАФ обсудила со спикером прогнозы на 2025-й, стратегию компании по созданию безубыточного производства и необходимые меры поддержки со стороны государства.

Антон Викторович, расскажите о ситуации на вашем предприятии: как прошел год, какие показатели, чего удалось достичь?

Текущий год ещё не закончился, но по показателям он близок к прошлому. При этом в 2024-м существенно выросла выручка – примерно на 15%. Прибыль, скорее всего, останется такой же, как в 2023-м, так как много средств вложили в перевооружение предприятия, плюс где-то пришлось снизить цены, чтобы удовлетворить запросы заводов-производителей техники. Кроме того, в середине 2024 года как в сельском хозяйстве, так и в машиностроении стал заметен тренд на

снижение роста – прогнозируем, что падение в отраслях составит около 10-15% по отношению к 2023-му. При этом в текущем году у нас увеличился штат завода и повысился уровень заработной платы – однако 2025-й пока несёт в себе неопределенность.

Недавно ЦБ вновь повысил ключевую ставку. Как выстроена работа на вашем предприятии, как изменения ключевой ставки влияют на компанию, есть ли какая-то стратегия действия в условиях существующей экономической ситуации?

То, что происходит – для нас не новость, повышение ключевой ставки было и ранее. Однако у нас достаточно гибкое производство. При этом, когда мы говорим о спаде, подразумеваем, что серийность выпуска товаров будет снижаться – данный аспект, конечно, влияет на себестоимость продукции. Чтобы не допускать резкого роста цен, мы усилим коммерческую службу, активизируем поиски заводов-партнеров и с помощью новых заказов будем дополнять свой портфель. Вероятно, нашей основной задачей на следующий год станет выполнение плана производства, чтобы иметь хорошие финансовые показатели. Мы должны быть

достаточно высоко над точкой безубыточности, чтобы чувствовать себя спокойно. Задачу мы, скорее всего, выполним, но трудно с точностью спрогнозировать объем заказов, где нужны какие-то специальные материалы, металлы, заготовки.

Какой поддержки от государства ожидаете, пользуетесь ли какой-то помощью от властей?

В прошлом году у нас был небольшой вычет – воспользовались «Субсидированием части затрат на приобретение оборудования». В 2023 году программа действовала, в 2024-м ее не было. Есть вероятность, что она возобновится в 2025-м, однако будет больше сфокусирована на покупку отечественного оборудования. Данная мера поддержки была приятным дополнением к нашей общей инвест-стратегии, однако в расходах в целом составила небольшую сумму – 0,5% от инвестиций. В 2025-м посмотрим, какие новые условия будут действовать – насколько участие в ней окажется сложным с точки зрения сбора документов. При этом сейчас к ее условиям есть некоторые вопросы. Например, она сфокусирована на отечественное оборудование, которое в связи с высокой нагрузкой машиностроения довольно сложно купить – за техникой большие очереди либо каких-то станков в принципе не производят. Скорее всего мы будем закупать оборудование за рубежом, однако посмотрим, какие условия будут действовать в 2025-м.

Также есть интересная программа – «Инвестиционный налоговый вычет», который не связан с местными, региональными органами власти. Еще есть «Промышленная ипотека», которая достаточно дорогая и массивная, поэтому пока мы её не рассматриваем. Она в основном ориентирована на реконструкцию и строительство новых зданий – таких объемов нам просто не требуется. Также существует займ ФРП «Комплекующие изделия» – мы данную программу тоже изучаем.

Основная проблема все же в снижении заказов – хотели бы, чтобы государство больше взаимодействовало с нашими конечными покупателями – заводами, производящими технику. Если с их стороны будет гарантия спроса, тогда у нас будет более прозрачная ситуация в будущем. Нужно думать, не где взять деньги, а как данный спрос обеспечить.

Модифицированные модели аэролодки «Фантом 650К»

Модифицированные модели аэролодки «Фантом 650К» и снегоболотохода «Турист» представлены на 56-й международной выставке-ярмарке «Охота и рыболовство на Руси», открывшейся 26 сентября в ЦВК «Экспоцентр». По словам директора по развитию КАЗ «Север» Павла Трыкова, эти модели амфибий специально разработаны для поклонников охоты, рыбалки и экстремального туризма. До конца 2024 года компания планирует выпустить не менее 20 таких аэролодок и 15 снегоболотоходов.

«Хорошо знакомая российским экстремалам среднегабаритная аэролодка «Фантом 650К» с увеличенной грузовой платформой — одна из наиболее универсальных моделей на рынке по грузоподъемности и пассажироместности. Она может комплектоваться различными двигателями, в том числе самым мощным на мировом рынке аэролодок в 430 л. с. Благодаря этому аэробот развивает скорость до 120–150 км/ч и берет на борт до 1500 кг груза, включая 5 пассажиров», — комментирует Павел Трыков.

Пятидверный снегоболотоход «Турист» на шинах сверхнизкого давления также предполагает возможность размещения 5 пассажиров по ходу движения, а всего вмещает до 11 человек или до 1100 кг груза. Он создан для комфортных путешествий на длинные расстояния и рассчитан на самые непроходимые маршруты и экстремальные погодные условия. Благодаря своим шинам вездеход не только не вязнет на болотах и зыбких грунтах, но и способен преодолевать водные преграды с полезной загрузкой до 500 кг. Эта машина подойдет не только охотникам и туристам, она позволяет организовывать по-настоящему сложные экспедиции.

Всего красноярский завод «Север» выпускает 16 моделей аэролодок и 9 снегоболотоходов, в общей сложности до 600 единиц амфибийного транспорта в год. Значительная часть продукции предприятия приходится на долю решений для профессионального использования. Это сверхпроходимые транспортные средства большой грузоподъемности и пассажироместности для горнодобывающей и нефтегазовой отраслей, рассчитанные на эксплуатацию в труднодоступных регионах и в условиях экстремального климата, в т. ч. на Крайнем Севере.

Также компания производит спецтранспорт повышенной проходимости для пожарных и спасателей, который успешно используется подразделениями МЧС и другими государственными структурами в Московской, Ленинградской, Белгородской, Архангельской, Тюменской областях, Красноярском крае и других регионах страны.



АВТОЛАМПЫ ГОДА

ПОДДЕРЖИ ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ АВТОСПОРТ ВМЕСТЕ С НАМИ!
БОЛЕЙ ЗА МАЯК,
БОЛЕЙ ЗА РОССИЮ!



Чемпионат России по ралли-рейдам
"Холмы России 2024",
фото: Анвар Магдеев



ВСЕ ЧЕТКО!

НОВАЯ СЕРИЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ ЛАМП
ДЛЯ ТРАНСПОРТА МАЯК ORIGINAL PRO

mayakpro-info@mail.ru, ЧМАЯК: vk.com/mayakoriginal, +7 903 723 50 34

www.mayakoriginal.ru

«Архант» - универсальная техника для бездорожья

Активное развитие арктических регионов – актуальная повестка в современной России. Решение экономических, инфраструктурных и социальных задач в АЗРФ, реализация масштабных инвестиционных проектов – является приоритетом на 10 ближайшие лет. Также остро встал вопрос развития шельфовых территорий и обеспечения национальной безопасности нашей страны.



Для исполнения задач по вышеописанным вопросам, необходима актуальная спецтехника, способная работать в суровых климатических условиях, и в отсутствие дорог.

Современное решение предлагает Санкт-Петербургский завод «Архант». Мультифункциональные снегоболотоходы-амфибии эффективно работают круглый год, в любую погоду, на абсолютно любых грунтах, в том числе, на транзитных территориях (граница суши и воды), и могут заменять собой до 5 единиц техники. Такие вездеходы закрывают широкий спектр задач - от геологоразведки и сервисных работ, до аварийно-спасательных работ.

Крупное серийное производство работает с 2015 года, машины собираются исключительно из новых узлов и агрегатов отечественного производства.

Производитель выпускает десятикольный двухзвездный вездеход «Архант-10» для промышленных задач. Хвостовая часть машины представляет собой мультифункциональную платформу с



возможностью оперативной смены модулей. В базовой комплектации завод производит 12 модификаций: КМУ, трубовоз, передвижная лаборатория, кабелеукладчик и др. Буквально 1-2 дня нужно для того, чтобы сменить, например, буровую установку на вахтовку, а после - установить передвижную лабораторию. И так далее.

«Архант-10» вмещает до 22 человек, и до 3,5 тонн груза.

Благодаря трехосному узлу перелома, машина может легко преодолевать разноуровневые препятствия. Передняя и задняя секции изменяют положение относительно друг друга в 3-х плоскостях, обеспечивая невероятную проходимость.



Всесезонные вездеходы «Архант» запланированы к эксплуатации под задачи «Северного завоза», с целью бесперебойного обеспечения жителей арктических территорий, вахтовиков, предприятий и труднодоступных объектов северных регионов продовольствием и медикаментами, топливом, стройматериалами, оборудованием.

При небольшой скорости – до 40 км/ч по твердым грунтам, и до 7 км/ч по воде, - уверенно передвигаются через сложные препятствия, будь то талые зимники, рыхлый снег и снежные перемены, или тонкие льды. А значит, гарантированно доставляют грузы по назначению, в том числе тогда, когда вертолет не может лететь ввиду сложных погодных условий, а корабль не может идти, ввиду оледенения водоемов.

Если говорить о технических преимуществах таких машин - это, безусловно, высокие амфибийные возможности. При прохождении экспедиции «На Восток», вездеходы пересекли вплавь крупнейшие реки страны – Обь, Енисей, Лену и другие.

Такие свойства обеспечиваются за счет больших колес сверхнизкого давления 1800 мм, оцинкованной герметичной рамы-лодки, и продуманных инженерных решений для обеспечения устойчивости. А благодаря специальному протектору и запатентованному составу шин, можно уверенно выходить из воды на лёд.

Такая современная техника, как снегоболотоходы-амфибии «Архант» значительно расширяет возможности регионов и промышленных компаний. Инвестиции в их закупку окупаются за счет

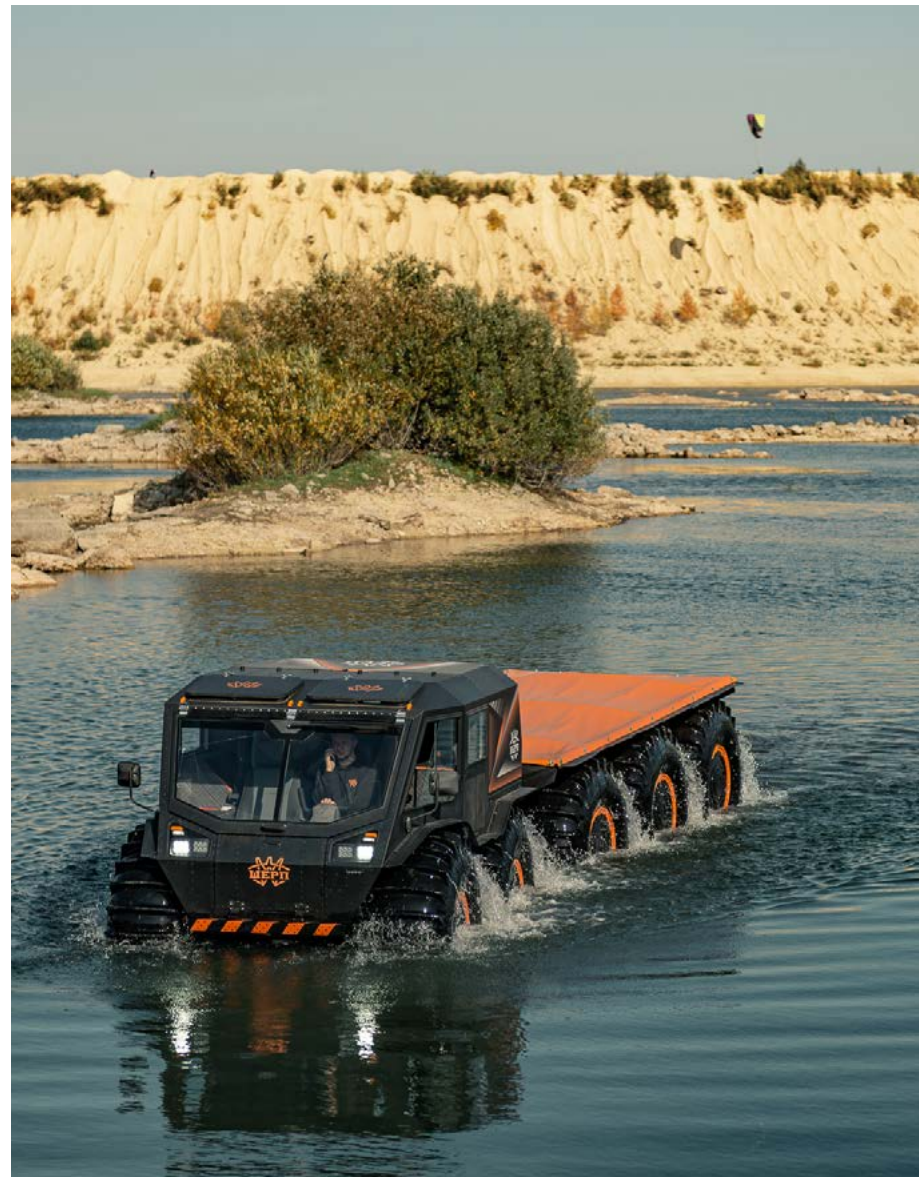
Четырехколесный флагманский вездеход «Архант N» отлично справляется с сервисными задачами по обслуживанию станций и подстанций, ЛЭП, трубопроводов, а объем кузова 7,8м3 позволяет комфортно разместить до 8 человек персонала и загрузить достаточное количество оборудования (до 1,5 тонн).

Надежные снегоболотоходы «Архант N» обеспечивают комплексную безопасность, в том числе, на территории АЗРФ, и активно задействованы в МЧС России, Белоруссии, Казахстана, и в других региональных подразделениях и ведомствах. Осуществляют поисково-спасательные работы в лесах, болотистой местности, на бездорожье, спасают

людей на оторвавшихся льдинах, обеспечивают водолазные работы в майнах и водоемах, помогают эвакуировать жителей при паводках, осуществляют патрулирование частных, коммерческих и государственных границ и территорий, что крайне актуально при развитии Северного морского пути.

Задействованы при проведении аварийно-спасательных и профилактических работ на опасных производственных объектах и непроходимых территориях, при тушении пожаров.





повышения эффективности промышленных процессов и безопасности логистических операций, сокращения затрат на аренду другой техники и значительного снижения простоев. Легкие вездеходы «Архант» потребляют гораздо меньше топлива (7-9л), в отличие от «арктических автобусов» или «гусеничек», просты в ремонте и обслуживании.

Завод-изготовитель осуществляет сервис по всей России, запчасти доступны во всех регионах РФ, а также всегда в наличии на пополняемом складе завода. А стандартные габариты обеспечивают удобную транспортировку в любой регион в 20- и 40-футовых контейнерах.

Важно отметить, что вездеходы «Архант» являются экологически безопасными по ряду критериев.

Развитие промышленности, добычи и обеспечение комплексной системы безопасности в Арктике - это совместный труд как органов исполнительной власти всех уровней, так и заинтересованных хозяйствующих субъектов реального сектора экономики. Снегоболотоходы-амфибии «Архант» являются надежным помощником как для госслужб, так и для коммерческого сектора экономики, решая значительный спектр внедорожных задач, и смогут дополнить и усилить существующий автопарк спецтехники, и помочь в реализации намеченных правительством планов по развитию арктических территорий.

www.arkhunt.ru



У российского погрузчика СИЛАНТ российский контроллер!

До недавнего времени основными поставщиками систем управления тяговым электроприводом являлись крупные компании с устоявшимися позициями – Cutis, ZAPI, SME и т.д. С введением санкций эту нишу занял Китай. Чтобы снизить зависимость отечественных потребителей от поставок из-за границы, российские производители активно решают задачу импортозамещения и в этой сфере.



Решить проблему острой нехватки электронных комплектующих нашему предприятию предложил российский производитель ООО «Конструкторское Бюро «Электромаш».

Мероприятия по импортозамещению компонентов электропогрузчиков СИЛАНТ начались ещё в прошлом году. Поводом для сотрудничества стало знакомство на выставке «МосЭлектроТранс» в сентябре прошлого года. Первый образец электропогрузчика ПЭ2,0 с системой управления электроприводом производства Конструкторского Бюро «Электромаш» был представлен уже в мае этого года на главной выставке строительной техники и технологий «СТТ Экспо 2024», что привлекло внимание потенциальных потребителей.

В настоящий момент система управления проходит тонкую настройку и внутривзаводские испытания. Так же у российского погрузчика будет свой собственный дисплей. На фото открытого корпуса видно внутренности одного из изделий: печатная плата, компоновочные решения, монтаж

компонентов – всё это собственного производства нашего партнёра. Программная часть также написана разработчиками самостоятельно.

«До конца этого года планируем выйти на серийный выпуск электропогрузчиков с новыми компонентами. Что касается электродвигателя, то в этом направлении ведется активная работа по созданию собственного комплекта электропривода. В ближайшей перспективе будем стремиться импортозаместить и этот компонент», – технический директор Илья Дурандин.



Вячеслав Пронин: Пора перейти к нетарифным мерам защиты рынка специализированной техники

В наши дни санкционное давление соседствует с необходимостью проведения политики, направленной на защиту внутреннего рынка. Одна из возможных мер — стандартизация и техническое регулирование.

Во многом это касается специального машиностроения, так как оно затрагивает большое количество отраслей, в том числе и агропромышленный комплекс. Вопросы реализации мер будут обсуждаться на Российском агротехническом форуме, который пройдет 7 октября на площадке «Крокус Экспо».

Об эффективности механизмов стандартизации рассказал Вячеслав Пронин, заместитель директора Ассоциации «Росспецмаш».

— Насколько эффективны механизмы стандартизации и технического регулирования, если говорить про защиту внутреннего рынка?

— В целом, если анализировать опыт промышленно развитых западных и восточных стран, то на текущий момент все они отдают предпочтение нетарифным механизмам защиты рынка, как раз техническому регулированию. Это требования безопасности, экологические нормы, нормы безопасности операторов машинного оборудования и так далее. Они, в первую очередь, ставят во главу угла защиту работников, людей и окружающей среды.

Но при этом они туда добавляют такие небольшие элементы, которые позволяют действия представителей некоторых стран, так сказать, скорректировать. Например, гонка по экологическим требованиям между Европой и США. Эти экологические стандарты, которые предъявляют требования к выбросам, уже дошли до смешного — выхлопные газы от машин уже должны быть чуть ли не чище, чем воздух в окружающей среде. И это как раз говорит о том, что они пытаются таким образом отсечь какой-то менее технологичный импорт, поступающий в их страну.

Так вот, изучение этого опыта показывает, что нам нужно стремиться от каких-то тарифных мер переходить к техническим, нетарифным мерам защиты своего рынка, мерам вот такого протекционизма. Зарубежный опыт показывает, что это максимально эффективное решение.



Например, введение какой-нибудь пошлины может быть скомпенсировано просто экспортной субсидией. А вот техническое ограничение на ввоз, требования к металлу, к выхлопам, к вибрации, обойти сложно. Все это влечет за собой конструкторскую переработку машин, омологацию. А все для того, чтобы техника соответствовала требованиям рынка, на который она поставляется. Это гораздо дороже, гораздо сложнее, и это требует значительных как временных, так и людских ресурсов. Поэтому меры технического регулирования крайне эффективны при их правильном использовании.

— Как вы можете охарактеризовать ситуацию в области стандартизации и технического регулирования в отраслях специального машиностроения в России?

— На текущий момент, в рамках так называемый регуляторной гильотины, которая

некоторое время назад была объявлена, фактически обнулились все ранее предпринятые усилия по техническому регулированию рынка самоходной и специализированной техники. Был отменен важный вид государственного контроля и надзора за техническими регламентами. Требования как бы есть, они достаточно жесткие, но при этом никто не контролирует их выполнение и, соответственно, фактически за неисполнение этих требований практически нет ответственности.

И ответственность возникает в крайне редких случаях. Этот механизм не работает. Меры де-юре есть, но де-факто не работают.

— Что нужно сделать, чтобы повысить их эффективность?

— Просто вернуть Росстандарту функции контроля и надзора. Чтобы он мог импортеров,

поставщиков и производителей проверять в любое удобное время, делать выездные проверки на производство, подтверждать или опровергать соответствие поставляемых машин техническим требованиям, которые сегодня действуют в России.

И нужно ужесточение ответственности за неисполнение таких требований. Мало выявить недобросовестного поставщика. Наказание должно быть настолько серьезным, чтобы, как это называется, не повадно было.

Есть еще один аспект. У нас есть несколько способов подтверждения соответствия обязательным требованиям.

Так называемая сертификация — это когда в аккредитованную независимую лабораторию привозится машина, ее испытывают, эксперты собирают информацию, а орган сертификации выдает сертификат о том, что машина соответствует всем требованиям.

А есть декларирование — производитель просто заявляет, что его машина всему соответствует. Все. И вот по большой номенклатуре специализированной техники действует механизм декларирования. Этим пользуются недобросовестные поставщики, которые, не проводя

никаких испытаний, ничего не проверяя, просто пишут бумажку о том, что вот их продукция соответствует всем требованиям.

Важно в отношении специализированной техники отказаться от декларирования и перейти к полноценной сертификации машин с испытаниями в независимых лабораториях.

— Какие еще меры и механизмы можно было бы внедрить для защиты добросовестных производителей?

— Должен быть создан механизм неотвратимости наказания за несоблюдение этих требований. Нужны контрольные закупки для проверки техники в эксплуатации.

Также эффективно внедрять цифровизацию, как минимум, на уровне первичной оценки, подготовки документации, подтверждающей соответствие требованиям. Нужно обеспечить стопроцентную проверку всех поступающих машин на рынок. На этом этапе очень важна цифровизация.

Сейчас это отчасти реализуется за счет электронных паспортов. Нейросеть проверяет документацию и выявляет для экспертов рискованные зоны.

— Какие сложности вы видите в области стандартизации технического регулирования в ходе своей работе?

— Мы выступаем за ужесточение надзора за контрафактом, за недобросовестными поставщиками, которые не выполняют требования и регламенты. И, очевидно, что сложность тут в сбалансированности. На одной чаше весов добросовестные организации, Минпромторг и Росстандарт, а на другой — Минэкономразвития, которое нацелено на снижение административной нагрузки на бизнес для того, чтобы обеспечить его развитие.

Из-за того, что всем нам нужно прийти к балансу, многие наши инициативы утопают в согласованиях и обсуждениях. Нужно понимать, что навредит, а что поможет бизнесу. Но принятие, на наш взгляд, критически важных решений из-за этого затягивается.

Но всегда должна быть определенная система сдержек и противовесов, чтобы не уходить в крайности, потому что можно зарегулировать рынок донельзя.

Вот это, наверное, самая большая сложность, в остальном у нас все работает четко в сфере стандартизации и технического регулирования.

СОБСТВЕННОЕ ПРОИЗВОДСТВО СПЕЦТЕХНИКИ И НАВЕСНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

- Автоцистерны
- Поливомоечные машины
- Комбинированные дорожные машины
- Краново-манипуляторные установки
- Автовышки
- Сортиментовозы



ЗАО НПО
«Курганский завод СпецТехники»



www.kzst45.com

+7 (3522) 630-580
630880@mail.ru
640027, Россия,
г. Курган, ул. К.Мяготина, 126

MAGSTRONG – движение вперед

Торговый знак MAGSTRONG был зарегистрирован в Государственном реестре товарных знаков Российской Федерации в 2016 году. За 7 лет работы профессиональной команды специалистов ПАО «ММК» новый бренд стал узнаваемым практически среди всех производителей оборудования и техники в России и странах ближнего зарубежья.

В современных условиях каждый производитель, стремясь повысить конкурентоспособность своей продукции, повсеместно увеличивает спектр применения высокопрочных сталей в своем производстве, в связи с чем потребности рынка в высокопрочных сталях неуклонно растут. За последние несколько лет понятие «импортозамещение» резко трансформировалось из лозунга в конкретику, подняв ответственность отечественной металлургии в вопросе обеспечения государственной безопасности на самый высокий уровень.

ПАО «ММК» в течение многих лет выпускает импортозамещающую продукцию, в частности расширяет линейку сталей MAGSTRONG, которая уже включает в себя 21 марку на любой «вкус и цвет» и для любых, в том числе и самых сложных, задач, стоящих перед отечественными

машиностроителями. Помимо марочного идет расширение сортамента и в части геометрических размеров.

Исторически ММК за свое более чем 90-летнее существование успешно и своевременно отвечал на самые разные вызовы. И сегодня специалисты ПАО «ММК» успешно решают очередные поставленные перед ними российским рынком задачи. Период 2022–2023 годов металлургии Магнитки провели в скрупулезной работе над освоением сортамента высокопрочных марок стали, который ранее был представлен на рынке исключительно иностранными производителями и не имеет российских аналогов. Это горячекатаный прокат с пределом текучести 550–1500 Мпа в толщинах менее 8 мм. Под данные задачи ПАО «ММК» уже реализовало и продолжает реализовывать целый ряд инвестиционных проектов. И теперь представляет контрагентам новый сортament:

– износостойкий прокат MAGSTRONG H450 толщиной от 4,0 мм до 7,99 мм – применим во всех конструкциях, механизмах и агрегатах, где высочайшие требования к износостойкости материала и облегчению веса. Данная сталь востребована в сегментах карьерной, дорожной, муниципальной техники, добыче и переработке полезных ископаемых, в вагоностроении, сельскохозяйственной технике, судостроении и определяет их эксплуатационные преимущества и увлеченный жизненный цикл;

– износостойкий прокат MAGSTRONG AGRO22, AGRO33 и AGRO37 в горячекатаном состоянии теперь производится в толщине от 2,5 до 20 мм и может поставляться как в виде листа, так и в виде ленты, а холоднокатаный прокат теперь производится в рулонах и штрипах толщиной 1,5–3 мм. Уникальность данных марок в том, что в состоянии поставки они обладают достаточно низким уровнем механических свойств, что позволяет их формовать, гнуть, штамповать, придавать сложную форму изделиям на имеющемся у большинства предприятий оборудовании, после чего в результате итоговой закалки уже готового изделия целиком или его локальных участков достигаются свойства по пределу текучести в диапазоне 1000–1500 Мпа, и изделия приобретают характеристики предельно высокой сопротивляемости механическому износу и ударным нагрузкам. Данные марки широко востребованы в сегментах производства сельскохозяйственной техники, садового инвентаря, изделий сложной формы для любого типа оборудования и механизмов, где требуются высокие износостойкие и прочностные характеристики;

– конструкционная марка MAGSTRONG S700MC теперь производится в горячекатаных листах в толщинах от 3 до 15 мм. Данная марка является «рабочей лошадкой» среди конструкционных сталей, заменившая собой традиционные советские марки 09Г2С и 10ХСНД и позволившая увеличить прочностные характеристики готовых изделий, существенно уменьшив при этом их вес. Имеет широчайшее применение в производстве карьерной, дорожной, прицепной, навесной, муниципальной и сельскохозяйственной технике, добыче и переработке полезных ископаемых, в вагоностроении, судостроении и пр.

Ширина листа имеет важное значение для большинства наших клиентов, поскольку напрямую влияет на снижение их собственных производственных издержек и увеличивает производительность за счет оптимальных раскroев. В этой связи в ПАО «ММК» были реализованы значительные по масштабу инвестиционные проекты, направленные на развитие прокатных мощностей. Теперь мы можем удовлетворить запросы российского рынка и предлагаем своим клиентам:

– MAGSTRONG S500MC с предельной шириной листа, увеличенной с 1500 до 1900 мм;
– MAGSTRONG S550MC с предельной шириной листа, увеличенной с 1500 до 1800 мм;
– MAGSTRONG S700MC с предельной шириной листа, увеличенной с 1500 до 1800 мм.

Отдельно необходимо отметить, что на сегодняшний день ПАО «ММК» готово принимать заказы на поставку данных марок с дополнительным требованием «ЛАЗЕР», обеспечивающим отсутствие внутренних напряжений, что исключает ухудшение плоскостности при резке на установках лазерной и плазменной резки.

ПАО «ММК» завершило большую и сложную работу по одобрению применения марок стали MAGSTRONG в вагоностроении, что наконец позволит нашим производителям создавать подвижной состав с существенно большей грузоподъемностью и уменьшенным весом тары в сравнении с имеющимся модельным рядом, что, в свою очередь, увеличит грузопоток для операторов при том же количественном вагонном парке. В сегменте специализированных вагонов данные материалы ожидаемо позволят сократить межремонтные циклы и увеличить срок жизни вагонов. Для РЖД увеличение такого инновационного вагонного парка позволит снизить энергетические расходы на перевозку тонны груза, уменьшить износ путей. Кроме того,

MAGSTRONG

данные материалы открывают новые возможности в решении стратегической задачи по созданию скоростных грузовых вагонов и платформ.

С целью максимальной доступности новых видов продукции для потребителей и удобства комплектации заказов на коротком транспортном плече на 36 площадках ООО «Торговый Дом ММК» сформировано и поддерживается ассортиментное наличие линейки сталей MAGSTRONG. Площадки Торгового дома ММК размещены во всех крупных промышленных регионах Российской Федерации, включая Сибирь и Дальний Восток. Минимальная партия отгрузки с данных площадок – 1 лист. Эти мероприятия максимально упрощают нашим контрагентам доступ к высокопрочным сталям. Так, за 2023 год уже более 500 клиентов воспользовались возможностью применения высокопрочных сталей MAGSTRONG в своем производстве.

ПАО «ММК» продолжает совершенствовать технологию производства высокопрочных сталей, направленную в том числе на повышение качественных характеристик для самых требовательных наших контрагентов. ММК не останавливается на достигнутом и продолжает развитие линейки сталей MAGSTRONG и уже в 2024 году представит новые продукты для разных отраслей промышленности с уникальными характеристиками, что, безусловно, поможет отечественным машиностроителям.

Центр информационной поддержки клиентов ММК
8 800 775 0005
(звонок по России бесплатный)



Итоги 9 месяцев на рынках спецтехники

2024 год выдался для большинства сегментов не самым простым: рынки претерпевают качественные и количественные изменения, корректируются после максимальных величин прошлого года, а компании ищут собственные пути развития.

КОММЕРЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ

По большому счету, об этой группе машин можно было сказать всего два факта: за 9 месяцев текущего года рынок показывает -XX%, и, по мнению экспертов, для отечественных производителей и официальных дистрибьюторов иностранной спецтехники и коммерческого транспорта, соблюдающих ввозные и регистрационные нормативы, в России создаются честные конкурентные условия развития бизнеса. Но оба утверждения вызывают волну споров в профессиональном сообществе.

Сначала сухие факты. В августе вся отрасль обсуждала обвал рынка грузовиков. Тогда аналитическое агентство «Автостат» поделилось информацией о том, что продажи грузовиков в последний летний месяц снизились на треть (-32,6%): 11 000 машин против 16 000 единиц за аналогичный период 2023 года. Маркетологи, конечно, отметили, что провал в относительном выражении не показателен, так как август 2023 года стал рекордным по продажам грузовых машин: это был единственный в новейшей истории месяц, когда реализация перешагнула здоровую отметку в 14 000 коммерческих автомобилей.

Однако и по сравнению с июлем спрос на грузовики снизился почти на 4%, а по итогам восьми месяцев – на 10% меньше, чем за аналогичный период 2023 года.

По подсчетам «Автостата», по итогам продаж за январь – август 2024 года в РФ продано 82 800 новых грузовых автомобилей – на 10,1% меньше, чем в первые 8 месяцев 2023-го. По данным НАПИ, по итогам 8 месяцев 2024 года продажи новых грузовых автомобилей в годовом выражении упали на 9,9%, а объемы реализации новых седельных тягачей выросли на 3,6%. Доля тягачей на рынке новых грузовых автомобилей за год увеличилась с 35,4% до 40,7%. Наиболее востребованными остаются грузовики марки Sitrak (34,3% от общего объема продаж). Далее следует техника Dongfeng (12,8%), FAW (11,2%) и SHACMAN 3,6). Автомобили КамАЗ расположились на пятом месте рейтинга популярности по итогам 8 месяцев текущего года. Их доля в продажах составляет 10%.



В сентябре 2024 года в России было реализовано 10 300 новых грузовых автомобилей, что на 6% ниже, чем в августе этого года, а также 24,5% меньше, чем в начале осени 2023-го. Российский рынок грузовиков снижается уже шестой месяц подряд, сообщило недавно свежие данные аналитическое агентство «Автостат». В марочном рейтинге на рынке в сентябре лидером стал КамАЗ с результатом 1 653 единицы. Совсем немного отстал от него китайский Sitrak, который реализовал 1 645 автомобилей. Пятерку дополнили еще три бренда из КНР: Shacman (1475 машин), Dongfeng (1285 штук) и FAW (860 грузовиков).

По итогам девяти месяцев объем продаж новых грузовых автомобилей в РФ составил почти 93,2 тысячи экземпляров, что на 11,9% меньше, чем в январе – сентябре прошлого года. Ситуация со снижением объясняется в числе прочего и тем, что сентябрь и первая половина октября на рынке коммерческого транспорта были посвящены стремлению представителей импортных марок ввезти как можно больше машин до повышения утилизационного сбора. Мы ранее писали о ситуациях на таможенно-пропускных пунктах и проблемах, которые спровоцировал такой ажиотаж. Тем не менее цель достигнута:

Продажи новых седельных тягачей, ТОП-10 марок

Марка	Количество, тыс. шт.		Динамика	Доля		Динамика доли, п.п.
	янв.-авг. 2023	янв.-авг. 2024		янв.-авг. 2023	янв.-авг. 2024	
SITRAK	13,2	11,6	-12,0%	40,3%	34,3%	-6,0
DONGFENG	1,8	4,3	139,9%	5,5%	12,8%	7,3
FAW	1,6	3,8	145,0%	4,7%	11,2%	6,5
SHACMAN	3,8	3,6	-4,4%	11,6%	10,7%	-0,9
KAMAZ	4,3	3,4	-20,8%	13,0%	10,0%	-3,0
MERCEDES-BENZ	0,7	1,7	135,7%	2,2%	5,1%	2,9
FOTON	3,2	1,7	-46,7%	9,8%	5,0%	-4,8
MAZ	1,4	0,8	-41,2%	4,3%	2,5%	-1,8
VOLVO	0,5	0,5	-4,0%	1,5%	1,4%	-0,1
SANY	0,1	0,5	625,4%	0,2%	1,3%	1,1
Другие	2,2	2,0	-11,1%	6,8%	5,8%	-1,0
Всего	32,8	34,0	3,6%	100,0%	100,0%	-

Продажи новых седельных тягачей, ТОП-10 моделей

Модель	Количество, тыс. шт.		Динамика	Доля		Динамика доли, п.п.
	янв.-авг. 2023	янв.-авг. 2024		янв.-авг. 2023	янв.-авг. 2024	
SITRAK C7H	13,2	11,3	-14,8%	40,3%	33,2%	-7,1
DONGFENG DFH	1,8	4,3	139,9%	5,5%	12,8%	7,3
FAW CA4180	1,4	3,0	112,1%	4,3%	8,8%	4,5
KAMAZ 54901	2,1	2,4	12,9%	6,4%	7,0%	0,6
SHACMAN SX4258	2,3	1,8	-24,1%	7,2%	5,2%	-2,0
SHACMAN SX4188	1,4	1,7	26,5%	4,2%	5,1%	0,9
MERCEDES-BENZ ACTROS	0,7	1,7	156,7%	2,0%	5,1%	3,1
FOTON BJ4189	0,001	1,6	163800,0%	0,003%	4,8%	4,7
FAW JH6	0,1	0,6	508,5%	0,3%	1,7%	1,4
VOLVO FH	0,5	0,4	-9,8%	1,5%	1,3%	-0,2
Другие	9,3	5,1	-45,0%	28,3%	15,0%	-13,3
Всего	32,8	34,0	3,6%	100,0%	100,0%	-

НАПИ (Национальное Агентство Промышленной Информации)

стоянки дилеров затарены техникой. По оценкам игроков рынка, ввезенные машины будут реализованы в ближайшие за три-четыре месяца.

Однако некоторые эксперты видят в большом объеме готовых к продаже машин скорее проблему. Так, по мнению гендиректора КамАЗа Сергея Коготина, которое он высказывал еще в начале года, на рынке уже произошло затоваривание, а дисконт на тягачи достиг 30%. Это не может не отразиться на результатах продаж текущего года: на челнинском предприятии не ждут повторения показателей прошлого года, а настраиваются на то, что российский рынок грузовиков, вероятно, сократится со 140 тысяч до 107–110 тысяч единиц.

Добавим, что рынок самосваловных грузовиков после роста в 2023 года почти в 1,5 раза в текущем году закономерно корректируется. Эксперты называют цифры от 20 до 40% со знаком минус.

Конкуренция идет между моделями КамАЗа и самосвалами новой азиатской семерки, которая, вероятно, с каждым годом будет наращивать свое присутствие в РФ на 5–6%. Хотя, как писал РБК со ссылкой на таможенное управление, с марта этого года Китай стал сокращать прямые отгрузки в Россию, к осени объемы восстановились.

При этом, по мнению начальника бюро маркетингового анализа рынка ПАО «КАМАЗ» Ильдара Капкаева, объем рынка будет больше среднего значения, который наблюдался за последние 5–10 лет. Среди факторов, сдерживающих развитие рынка самосвалов, помимо общих для отрасли специалисты также отмечают отсутствие квалифицированных водителей.



Вторым событием, взбудоражившим отрасль даже на фоне суеты вокруг утильсбора, стала конференция «Дело «Спецтехники», которую «Авито Спецтехники» в Москве 17 октября. Там эксперты заявили, что результаты работы отрасли в 2024 году войдут в тройку лучших за всю ее историю. Более 1000 участников сошлись во мнении, что одним из главных трансформационных событий отрасли стало обеление рынка спецтехники и коммерческого транспорта. Это важно, поскольку на прозрачном рынке, когда на технику есть полный пакет документов, понятны ее история и ценообразование, создаются более безопасные условия покупки, подчеркнул заместитель начальника управления сельскохозяйственного, пищевого и строительно-дорожного машиностроения Минпромторга России Станислав Черторыжский.

«По нашим прогнозам, 2024 год войдет в тройку лучших по результатам за всю историю, несмотря на номинальное замедление роста рынка спецтехники в сравнении с 2023 годом, который был рекордным для индустрии, – подчеркнул макроэкономист, автор Telegram-каналов «М2» и «Рынки грузовиков» Сергей Блинов. – Прогноз для рынка оптимистичный, потому что мы наблюдаем рост ВВП. Отечественные производители грузовиков даже нарастили объемы их выпуска. И хотя доля отечественных производителей на рынке спецтехники снизилась, это обычная ситуация для пиковых значений рынка – такой же тренд наблюдался и в 2007-м, и в 2012 годах. Когда рынок начнет отступать от своих пиковых значений, доля вновь будет расти».

По данным аналитиков «Авито Спецтехники», значительное влияние на отрасль оказывает цифровизация бизнес-процессов. И это тоже признак качественного развития и позитивный драйвер. Растет доля онлайн-поиска спецтехники: если в 2022 году она составляла 10–15%, то в 2024-м выросла до 40%. Через онлайн-платформу проходит каждая третья сделка по продаже техники и транспорта с наработкой и пробегом. Выросла и конкуренция между продавцами: за год их число



в сегменте продажи спецтехники выросло на 30%.

Агентство НАПИ ранее также давало прогноз по рынку коммерческого транспорта. Согласно ему в 2024 году продажи грузовиков сократятся на 8–14% к АППГ. В 2025-м тренд сохранится: эксперты ожидают минус 4–7% к показателям 2024 года.

Среди негативных факторов аналитики отмечают высокие процентные ставки по кредитам и лизингу, индексацию утильсбора и ужесточение условий сертификации импортной техники. К позитивным драйверам относят рост грузооборота автомобильного транспорта, использование объездных маршрутов для выхода на западное направление, что увеличивает срок перевозки грузов и требует дополнительного количества машин.

СТРОИТЕЛЬНЫЕ МАШИНЫ

По данным ассоциации «Росспецмаш», темпы роста продаж российской спецтехники по итогам семи месяцев замедлились до 4%. В первом квартале продажи росли на 9,2% год к году, по итогам первого полугодия – на 6%. За июль отгрузки сократились на 8% в год к АППГ и составили 5,9 миллиарда рублей.

Если посмотреть на поставки ДСТ и спецтехники в натуральном выражении, то видно, что рост показали не многие сегменты. Телескопические погрузчики приобретали чаще в 2,6 раза по сравнению с январем – июлем 2023-го, а экскаваторы-погрузчики – в 2,3 раза. Положительную динамику также показали продажи фронтальных погрузчиков (+62% год к году) и гусеничных бульдозеров (+29%).

Сильнее всего за отчетный период просели закупки экскаваторов и кранов-трубоукладчиков: на 45 и 34% соответственно. Автокраны (-24%), грейдеры (-11,5%), дорожные катки (-8%) и мини-погрузчики (-6%) тоже пользовались у потребителей меньшей популярностью, если сравнивать с прошлым годом.

В августе российские заводы строительно-дорожного машиностроения отгрузили на внутренний рынок в августе продукции на 5,1 млрд руб., что на 33,5% меньше по сравнению с августом 2023 года.

В количественном выражении в январе – августе снизились отгрузки экскаваторов (на 43,5%), кранов-трубоукладчиков (на 36%), автокранов (на 28%), автогрейдеров (на 19,5%), дорожных катков (на 12%), мини-погрузчиков (на 5%). Продажи некоторых других сегментов, наоборот, выросли. Так, отгрузки телескопических погрузчиков увеличились на 68%, экскаваторов-погрузчиков – на 96%, фронтальных погрузчиков – на 62%, гусеничных бульдозеров – на 27%, кранов-манипуляторов – на 4%.

В итоге по результатам восьми месяцев текущего года продажи сократились на 2%, до 49,5 млрд руб. Участники рынка считают, что продажи в денежном выражении могут расти только за счет



роста цен, тогда как в натуральном производстве снижается из-за высокой ставки Центробанка, которая препятствует реализации инвестпрограмм и конкуренции с импортом из Китая. По подсчетам «Росспецмаша», в некоторых сегментах доля иностранных машин превышает 90%, к наиболее проблемным рынкам в ассоциации относят экскаваторы, фронтальные погрузчики, асфальтоукладчики.

Для более полной картины рынка можно также привести статистические выкладки лизинговой компании «Европлан». С января по июль они фиксировали рост сделок на 7% в сегментах самоходной техники и ДСТ, в их числе фронтальные и ковшовые экскаваторы-погрузчики, дорожные катки и бульдозеры китайских брендов LGCE, Lonking и XCMG. По результатам их работы в августе объем переданной техники, включая иностранные модели, снизился на 30% относительно августа 2023 года.

Специалисты сходятся во мнении, что на рынке также сказываются снижение активности в строительном секторе, сокращение инфраструктурных расходов и правила оплаты госстроек, при которых застройщики только в следующем году получат деньги за проекты, которые они выполняют в этом году: в результате у них исчезают свободные собственные средства.

«Мы уже несколько месяцев наблюдаем снижение отгрузок на внутренний рынок. Это касается не только техники российского производства, но и импорт тоже падает. И это падение ускоряется. Мы наблюдаем, что запасы на складах растут на заводах и у дилеров. А связано это с тем, что снижается потребительская активность, уменьшается количество входящих заказов», – объяснил замдиректора «Росспецмаша» Вячеслав Пронин.

Что касается крупных инфраструктурных строительных проектов, действительно многие из них были начаты в 2018–2019 годах и сейчас завершены или находятся в финальной стадии, и вопросы со спецтехникой там закрыты. Сейчас рынок



настигли результаты сокращения инвестирования во внутренние ресурсы, которое имело место после начала СВО. В целом в первой половине 2024 года объем строительных работ увеличился на 3,9% год к году, до 6,41 трлн руб., в то время как год назад – на 9,5%. Наиболее ощутимо рост замедлился в центре России, чья доля в общей структуре отрасли достигает 25%, а также на Дальнем Востоке.

Но поводы для оптимизма все-таки есть. Так, в ряде регионов полным ходом идут крупные стройки в сфере образования и здравоохранения. В Сибирском ФО зафиксирован рост стройотрасли выше, чем в среднем по стране. По данным Sherpa Group, объем строительства в этом округе вырос на 9,9%, до 722,3 миллиарда рублей, что связано с модернизацией Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей и проектом «Енисейская Сибирь», в рамках которого запланировано строительство объектов разного профиля в Красноярском крае,

Хакасии и Туве. Хорошие результаты по всем видам строительства демонстрирует и Уральский федеральный округ, темпы немного снизились, но объемы сохраняются на достойном уровне, который позволяет поддерживать связанные рынки, в том числе рынок спецтехники.

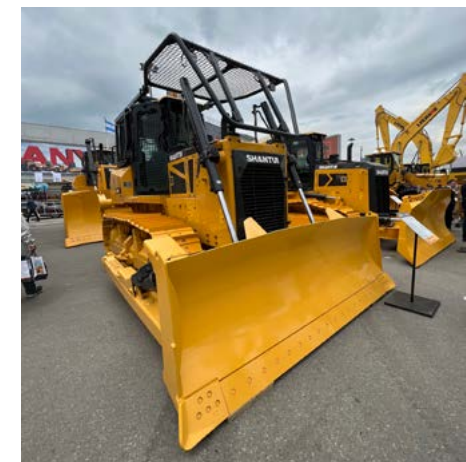
Кроме того, в 2025 году более триллиона рублей будет направлено на новый нацпроект «Инфраструктура для жизни (ИДЖ)», который продолжит мероприятия дорожного («Безопасные и качественные дороги») и жилищного («Жилье и городская среда») нацпроектов. Это почти на 40% больше, чем в этом году, добавляет она. «Большая часть средств пойдет на строительство и модернизацию федеральных трасс, приграничных КПП, автоматизацию систем мониторинга безопасности и качества автодорог».

Кстати, темпы жилищного строительства остаются относительно стабильными: за январь

– август в России ввели в эксплуатацию 71,3 млн кв. м жилья, что на 1,6% превышает показатель за аналогичный период прошлого года, говорится в материалах Росстата.

Драйверы роста есть, но они не отыграют мгновенно. Большинство аналитиков полагают, что возврат рынка строительной и дорожно-строительной техники к уверенному росту произойдет в 2026–2027 годах. Финал текущего года и следующий пройдут ровно, возможный рост будут сдерживать инертность финансовых операций и плановая индексация утилизационного сбора на технику в начале 2025.

Добавим, что ассоциация «Росспецмаш» предлагает активнее использовать такой эффективный инструмент для защиты рынка, как государственный контроль за техническим регулированием как продукции, так и лиц-импортеров: за добросовестным выполнением сертификации и исключением поступления на российский рынок техники низкого качества. Плюс к этому в организации просят направлять гранты на развитие производства компонентов для СДТ, активно использовать те меры поддержки, которые уже предлагает государство, углублять кооперацию между производителями и потребителями комплектующих, обеспечить российских машиностроителей и производителей комплектующих льготными кредитами по ставке от 0 до 1%.





протяжении полутора лет, что является рекордным спадом по продолжительности. «Обычно по августу – сентябрю уже видны продажи по итогам сезона. Возможный рост цен на сельхозпродукцию – например, из-за проблем с урожаем – в лучшем случае поддержит спрос на текущем уровне», говорится в пресс-релизе организации.

Негативными факторами, влияющими на этот сегмент рынка спецтехники, специалисты «Росспецмаша» называют повышение ключевой ставки, исчерпание лимитов по программе № 1432, общую низкую доходность агропромышленного сектора экономики.

В целом практически все сегменты рынка специальных машин в текущем году переживают замедления роста производства и продаж, однако о стагнации эксперты не говорят. Во-первых, по большинству групп техники падение связано с высокой базой 2023 года и сложными макроэкономическими условиями, что было прогнозируемо. Во-вторых, падение не настолько велико, чтобы создавать реальные проблемы. Отрасли достойно встретили и изменение таможенных условий, и повышение требований к документации, и скачки курсов валют. На рынках происходит трансформация и корректировки, которые в долгосрочной перспективе должны оказать оздоравливающий эффект и сделать работу производителей, продавцов, эксплуатантов, финансовых компаний, госструктур более эффективной. Адаптация к изменениям экономической среды и новым стандартам работы идет планомерно.

Импортозамещение и наращивание российского производства компонентов и техники, конечно, отстает от оптимистичных прогнозов чиновников. И это отдельная серьезная тема для разговора. Но участники рынка понимают все объективные сложности и не ждут быстрых результатов, вкладывая сейчас средства в технологические проекты. В этом плане в России действуют общемировые тренды:

- электрификация и газификация спецтехники;
- автономизация машин для наиболее сложных и опасных работ;
- увеличение данных и их анализ, интеграция в современные ИТ-системы;
- multifunctionality и работа в комплексах техники;
- параллельное развитие максимально мощных и максимально компактных машин.

Именно эти требования выйдут на первый план уже через три-пять лет после восстановления рынка и смены вектора с «выживания» на модернизацию и рационализацию.

2024 год принес значительные изменения на рынок всех видов спецтехники. Каждое принесло сложности в моменте и, надеемся, открыло новые возможности для развития отрасли в ближайшей перспективе.

СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННАЯ ТЕХНИКА

Рынок сельскохозяйственных машин также переживает непростые времена. По данным Росстата, за 7 месяцев 2024 года производство тракторов снизилось на 9,7% к аналогичному периоду прошлого года, выпуск сеялок упал более чем на 30%. Всего отечественные предприятия сельхозмашиностроения в январе – июле 2024 года выпустили 4 600 тракторов.

Ранее в ассоциации «Росспецмаш» сообщали, что отгрузки сельскохозяйственной техники в России за 7 месяцев снизились на 10,9%. Отгрузки на российский рынок показали снижение практически по всем сегментам:

- комбайны зерноуборочные – 2,4 тыс. шт. (-19,6%)
- комбайны кормоуборочные самоходные – 221 шт. (+7,8%)
- тракторы сельскохозяйственные – 2,4 тыс. шт. (-4,1%)
- плуги – 1,1 тыс. шт. (-20,2%)

- культиваторы – 1,3 тыс. шт. (-20,2%)
- бороны – 2,2 тыс. шт. (-11,7%)
- сеялки – 2 тыс. шт. (-17%)
- машины для внесения удобрений – 153 шт. (-66,6%)
- опрыскиватели – 770 шт. (-19,9%)
- косилки – 1,8 тыс. шт. (-1,1%)
- жатки – 1,3 тыс. шт. (+12,1%)
- пресс-подборщики – 903 шт. (+27,9%)
- зерноочистительные машины – 595 шт. (-24,9%)

Кроме того, более чем на четверть снизился и экспорт сельхозтехники из России – до 9,5 млрд рублей, и это уже прямое следствие снижения производства.

В ассоциации дилеров сельхозтехники АСХОД падение отгрузок отечественной сельскохозяйственной техники на текущий момент оценивают в 15–18% к АППГ. Председатель правления Александр Алтынов говорит, что спрос снижается на

Самые продаваемые грузовики: секреты успеха

За последние несколько лет структура рынка коммерческого транспорта во всех его сегментах поменялась радикально: уход «Большой семерки», санкции, перестройка российского производства, экспансия заводов-производителей из КНР изменили автопарк. Однако критерии выбора техники для строительства или перевозок остаются неизменными: надежность, экономичность, производительность. Какие из присутствующих сегодня в России машин отвечают им в наибольшей степени?



Рынок коммерческого транспорта планомерно отыгрывает прошлогодний скачкообразный рост и от месяца к месяцу теряет объемы. По итогам семи месяцев, по данным аналитического агентства «АВТОСТАТ», продажи сократились на 5,2% и составили 71 900 единиц.

Конкретно в июле продажи грузовиков снизились на 13,3% к аналогичному периоду прошлого года, до 11 400 машин, что на 13,3% меньше, чем в том же месяце 2023 года. Главенство в этом сегменте рынка четвертый месяц подряд принадлежало отечественному бренду КАМАЗ, на долю которого в июле пришлось 16% от общего объема, или 1 870 проданных экземпляров техники. На втором месте разместился китайский SITRAK

(1 773 шт.), далее Shacman (1523 шт.), Dongfeng (1 179 шт.) и FAW (962 шт.).

По итогам августа нынешнего года в России было реализовано 10 948 новых грузовиков – на 32,6% меньше, чем в августе прошлого года, но такой заметный показатель обусловлен низкой сравнительной базой: именно в августе 2023 года продажи грузовых автомобилей обновили исторический рекорд. При этом результат текущего августа всего на 3,9% меньше июльских цифр. В сегменте новых грузовых автомобилей первое место занял китайский бренд SITRAK, на долю которого пришлось 16% от общего объема, в количественном аспекте это 1 771 проданный экземпляр. Далее расположились отечественный КАМАЗ (1

672 шт.), Shacman (1 591 шт.), Dongfeng (1 054 шт.) и FAW (936 шт.).

В сентябре 2024 года численность проданных единиц снизилась до 10 510. По сравнению с августом текущего года продажи грузовиков в сентябре уменьшились на 5%. В этом месяце лидирующее положение на рынке новых грузовиков занял Sitrak с показателем продаж 1 650 единиц. Следует КАМАЗ с уровнем 1 629 единиц, Shacman, реализовавший 1 474 машин, хорошо ускорился Dongfeng, показав 1 279 проданных грузовиков и отвоював долю у расположившегося на пятом месте FAW (854 единицы).

Таким образом, мы видим, что бренды-лидеры остаются одними и теми же с небольшим

перераспределением сил в каждом конкретном месяце. Это утверждение справедливо и для моделей-бестселлеров. Рассмотрим их подробнее.

SITRAK

Компания China National Heavy Duty Truck group company limited основала завод в Цзинане по производству грузовиков в 1956 году. Сегодня предприятие использует технологии немецкого производителя спецтехники MAN и успешно продает технику более чем 100 странах мира. Sitrak – подразделение государственной китайской корпорации Sinotruk – активно стремится расширить свое присутствие на российском рынке грузовых автомобилей. В прошлом году этот бренд стал лидером по продажам грузовиков с результатом 23 633 единицы техники.

Одним из самых долговременных лидеров рынка остается SITRAK C7H. Количество проданных в нашей стране машин по итогам 8 месяцев 2024 года составило 82 817 единиц. И это на 10,1% меньше, чем за АППГ.

В этой линейке представлены четырехосные самосвалы с объемом кузова от 16 до 40 кубических метров и шасси. Машины Sitrak C7H в России представлены в двух вариантах – со старой «низкой» кабиной и обновленный MAX. Машины оснащены дизельным двигателем мощностью до 540 лошадиных сил, обеспечивающим отличную тягу при экономичном расходе топлива. Лицензионные передние оси VGD95 способны выдерживать полезную нагрузку весом до 9,5 тонны.

SHACMAN

Shaanxi Automobile Group Company Limited – тоже довольно опытная компания, основанная в 1968 году. Бренд Shacman в последние пять-шесть лет также является хорошо узнаваемым и популярным на российском рынке грузовых автомобилей. В минувшем году марка стала второй по объемам продаж в РФ: было реализовано 20 760 машин.

Технические характеристики SITRAK C7H MAX 6x4

МОДЕЛЬ ДВИГАТЕЛЯ	Sinotruk MC13.48-50, 6 цилиндровый, ЕВРО-V, дизель, моторный тормоз (EVB)
МОЩНОСТЬ ДВИГАТЕЛЯ, КВТ (Л.С.)	480
КОРОБКА ПЕРЕКЛЮЧЕНИЯ ПЕРЕДАЧ	ZF12TX2621TD с ретардером, механическая, 16-ти ступенчатая
КОЛЕСНАЯ ФОРМУЛА	6x4
КОЛЕСНАЯ БАЗА (М)	3825+1415
ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ (ТОНН)	25
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ, КМ/Ч	90
ТОПЛИВНЫЙ БАК, ЛИТРОВ	600
КАБИНА	C7H-F с 1 спальным местом (лицензия MAN), кондиционер, сиденье с пневмоподвеской

Технические характеристики SHACMAN F3000 8x4 SX3316DT366

МОДЕЛЬ ДВИГАТЕЛЯ	WEICHAI WP12.375E40, 6 рядный, ЕВРО-IV, дизель
МОЩНОСТЬ ДВИГАТЕЛЯ, КВТ (Л.С.)	375
КОРОБКА ПЕРЕКЛЮЧЕНИЯ ПЕРЕДАЧ	Fast Fuller 12JS180TA, механическая, 12-ступенчатая, 12 передних и 2 задние
КОЛЕСНАЯ ФОРМУЛА	8x4
КОЛЕСНАЯ БАЗА (М)	3775+1400
ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ (ТОНН)	31
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ, КМ/Ч	82
ТОПЛИВНЫЙ БАК, ЛИТРОВ	500
КАБИНА	MAN F3000, одно спальное место, утепленная, кондиционер

Многие пользователи говорят о надежности машин, высокой производительности и простоте в обслуживании. Грузовики Shacman, особенно нового поколения кабин, отличаются также комфортом и безопасностью. Кабина автомобилей предлагает комфортное рабочее пространство для водителя, а также включает в себя современные системы контроля и безопасности.

Самыми популярными моделями года являются SX 3258, SX 325 и SX 331. Самосвалы и шасси этих линеек заслуженно занимают значительную долю на рынке грузовой техники, не уступая по качеству и характеристикам аналогам зарубежных брендов среднего ценового сегмента. Причем у российских потребителей востребованы машины и со старой, и с новой комфортной кабиной. Рассмотрим основные качества техники на примере модели SHACMAN F3000 8x4 SX3316DT366. Это скромная и надежная машина, созданная на базе технологий MAN. Ее отличают высокая производительность, экономичный расход топлива, соответствие экологическим требованиям. Помимо этого при прочих равных характеристиках машины данного бренда имеют некоторое ценовое

преимущество по сравнению с соотечественниками.

Еще один важный нюанс: в китайских грузовиках, кроме SHACMAN, нет отображения нагрузки на ось, что усложняет эксплуатацию тягачей в России.

Если говорить о более современных моделях, в список бестселлеров данной марки входит и функциональный магистральный тягач 4x2 X6000 SX4188.

«Шакманы» также относятся к китайским машинам, которые сравнительно просто можно обслуживать на большинстве территорий России.

FAW

Компания FAW Car company limited начала свою деятельность в 1953 году. Примечательно, что технологии тогда были позаимствованы у инженеров из Советского Союза. В 2003 году было основано новое подразделение FAW Jiefang по производству грузовиков от 5 до 30 тонн с производственной мощностью более 300 000 единиц в год.

FAW – марка, которая с минувшего года очень активно развивает дилерскую сеть в России и расширяет ассортимент. Результаты не заставили себя долго ждать: в 2023 году было продано 15 804 грузовика FAW, что почти в четыре раза больше, чем в 2022 году. Грузовики этого бренда известны в нашей стране довольно давно и имеют репутацию достаточно надежных и выносливых машин с возможностью адаптироваться к различным условиям эксплуатации.

К наиболее востребованным моделям сейчас относятся машины серий J6 и J7. Они хорошо модифицируются под различные задачи, в том числе в сложных дорожных и климатических условиях. J6 – семейство крупнотоннажных грузовых автомобилей с оригинальными кабинами собственного производства, серийно выпускаемых с июня 2007 года, а J7 – новинка, которая создана с учетом современных требований безопасности, комфорта и экономичности. Особый интерес российский рынок проявил к компактному тягачу этой серии.



Разнообразие модификаций позволяет использовать технику данного бренда для решения различных коммерческих задач: от строительства инфраструктурных объектов до небольшого логистического и торгового бизнеса.

DONGFENG

Корпорация Dongfeng motor, основанная в 1969 году, является еще одним крупным производителем тяжелых грузовиков в Китае. В России этот бренд до недавнего времени не был слишком популярен, но, войдя на рынок в 2023 году, сразу показал продажи в топ-10 с результатом 4 672 единицы техники линеек KX, KL и KC.

Модель DFH 4180 с колесной формулой 4x2 также попала в список десяти самых продаваемых коммерческих машин. Она создана на базе технологий RENAULT и VOLVO, имеет высокую надежность и хорошую комплектацию: рядный Cummins Z14EVI520 с рабочим объемом 13,5 л и потенциалом 520 л. с. и роботизированной коробкой ZF Traхon. Передний мост Dana типа Elliot имеет двутавровое сечение и держит нагрузку 7 тонн. Задний (той же марки) характеризуется допустимой нагрузкой 13 тонн, передаточное число главной пары 2,69. Машина вполне комфортная и, по отзывам, теплая.

Еще одна удачно зашедшая на рынок модель относится к серии KC – это DFH3310AJ60. Большой,

Технические характеристики FAW J7 CA4180P77K25E5

Колесная формула 4 x 2
Двигатель С6DM3-55Е52
Экологический класс Евро-5
Сцепление гидравлическое, сухое, гидропривод с пневмоусилителем
Коробка перемены передач роботизированная, 12ТХ2621ТD
Рулевое управление TRW FAWER, с гидроусилителем
Тормозная система пневматическая двухконтурная с ABS WABCO
Кабина с двумя спальными местами, электрогидравлический подъемник
Седельно-сцепное устройство JOST ф50

функциональный и производительный самосвал.

Производители коммерческого транспорта из КНР продолжают работать над повышением качества, надежности и современности грузовиков, что с учетом ценовой и реальной доступности делает их более привлекательными для потребителей. Они интегрируют новейшие технологии и проверенные решения ведущих европейских брендов. Однако остаются и сложности с эксплуатацией и сервисом машин.

Так, например, при сравнении китайских и европейских тягачей все эксплуатанты отмечают более высокий расход топлива у машин из КНР. 2–3 литра на 100 км кажутся небольшой разницей, но при постоянной эксплуатации вносят свою лепту в стоимость владения техникой.

По надежности узлов и агрегатов «китайцы» уступают европейским тягачам, хотя стоимость компонентов здесь значительно ниже. Однако сегодня почти любой китайский грузовик может



Технические характеристики DONGFENG KC 8×4 DFH3310AJ60

МОДЕЛЬ ДВИГАТЕЛЯ	Cummins ISZ520, 6 цилиндровый, EBPO-V, дизель, Common Rail, SCR
МОЩНОСТЬ ДВИГАТЕЛЯ, КВТ (Л.С.)	508
КОРОБКА ПЕРЕКЛЮЧЕНИЯ ПЕРЕДАЧ	Fast Gear 12JSDX240TB DD, механическая, 12-ти ступенчатая, 12 передних и 2 задние
КОЛЕСНАЯ ФОРМУЛА	8x4
КОЛЕСНАЯ БАЗА (М)	2050+3600+1350
ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ (ТОНН)	19,2
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ, КМ/Ч	90
ТОПЛИВНЫЙ БАК, ЛИТРОВ	550
КАБИНА	Полностью сварная стальная кабина, электрическое опрокидывание кабины, пневматическая подвеска кабины, регулируемое сиденье водителя, кондиционер, утепление, одно спальное место.

оказаться в простое из-за нехватки запчастей и сложностей с их подбором.

КАМАЗ

Далеко не все пользователи готовы мириться со сложностями, связанными с эксплуатацией китайской техники, поэтому закономерно, что в моделях – лидерах рынка неизменно присутствуют и машины отечественного производства. Несмотря на падение относительно прошлого года, лидерство удерживает КамАЗ. По сути, это единственный бренд, уверенно противостоящий китайской экспансии. По данным аналитического агентства «Автостат» и других маркетинговых компаний, в линейке камского предприятия по результатам продаж на данный момент можно выделить три машины. Среди магистральных тягачей это, безусловно, КАМАЗ-5490. Модель остается лидером продаж уже несколько лет подряд. В 2024 году уже продано на 5% больше таких машин, чем в 2023-м. Высокая грузоподъемность тягача с колесной формулой 4х2, достойные характеристики и



разнообразие модификаций находят применение в дальних и средних грузоперевозках.

Еще одна актуальная машина – полноприводный КАМАЗ-43118. Это универсальный трехосный автомобиль. По данным «Автостата», в минувшем году было продано 6 481 такая машина. Надежный и неприхотливый 43118 незаменим на сложных стройках, в горной и нефтегазовой отраслях, в грузоперевозках. Базовое шасси успешно используется для производства различной спецтехники, в том числе самосвалов, автокранов, цистерн, вахтовых автобусов, а встраиваемый вариант – для установки гидроманипуляторов. Полноприводный тягач также представляет собой популярную многоцелевую машину с современным двигателем и кабиной.

Технические характеристики КАМАЗ-43118
Колесная формула 6х6
Масса перевозимого груза, кг 10200–11500
Технически допустимая максимальная масса транспортного средства, кг 21600
Техническая допустимая максимальная масса буксируемого прицепа, кг 12000

Технические характеристики КамАЗ 65115

ПОКАЗАТЕЛЬ	ЕДИНИЦА ИЗМЕРЕНИЯ	ЗНАЧЕНИЕ
Грузоподъемность	кг	15 000
Масса:		
Снаряженная	кг	10 125
Полная	кг	25 200
Габаритные размеры:		
длина	мм	6 690
ширина	мм	2 500
высота	мм	2 995
Внешний максимальный радиус поворота	м	9
Емкость топливного бака	л	350
Угол подъема самосвальной платформы	градус	60

Техническая допустимая максимальная масса автопоезда, кг 33600

Двигатели:
КАМАЗ-740.622-280
КАМАЗ-740.662-300
Cummins ISB6.7 300
Cummins ISB6.7E5 300
Cummins ISB6.7E6 310

Максимальный подъем, преодолеваемый, %, не менее: автомобилем 60 (31°)
автопоездом 18 (10°)

Колеса дисковые 310-533 или 254-508
Шины 425/85 R21 или 390/95R20.

Третий топселлер КАМАЗа – 65115 – представляет собой модель для транспортировки грузов разного типа массой до 15 т. В комплектации самосвала она востребована на объектах строительства, а также в сельском хозяйстве и коммунальной сфере. Самосвал КАМАЗ-65116 имеет внушительный объем кузова, высокую грузоподъемность и обладает отличными эксплуатационными параметрами. Техника спартанская, надежная и неприхотливая. Таких машин в минувшем году было продано 6 107. Способствует высокому спросу и доступная цена.

На фоне общего снижения уровня продаж грузовых машин решающее значение приобретают производительность, надежность техники, ее ремонтпригодность и стоимость владения. Сейчас мы находимся в стадии трансформации рынка. В следующем году эксперты ожидают постепенное восстановление продаж, расширение ассортимента моделей и, возможно, брендов – нас могут ждать новые лидеры.

Технические характеристики КАМАЗ-5490 Нео (газодизельный)

КОЛЕСНАЯ ФОРМУЛА	4x2
НАГРУЗКА НА ССУ	10760 (кг)
ПОЛНАЯ МАССА АУТОПОЕЗДА	44000 (кг)
ПОЛНАЯ МАССА АВТОМОБИЛЯ	18600 (кг)
НАГРУЗКА НА ПЕРЕДНЮЮ ОСЬ	2050+3600+1350
ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ (ТОНН)	7600 (кг)
НАГРУЗКА НА ЗАДНИЙ МОСТ	11000 (кг)
ДВИГАТЕЛЬ	Daimler OM457LA.V/3 (Евро-5)
ТИП ДВИГАТЕЛЯ	газодизельный с турбонаддувом, с промежуточным охлаждением наддувочного воздуха
МОЩНОСТЬ ДВИГАТЕЛЯ	401 (л. с.)
РАБОЧИЙ ОБЪЕМ	11,97 (л)
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ	ZF 16S2220 TD / ZF 12AS2130 TD
ТИП КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ	механическая, 16-ступенчатая / 12-ступенчатая
ПЕРЕДАТОЧНОЕ ЧИСЛО ВЕДУЩИХ МОСТОВ	3,077
РАЗМЕР ШИН	315/70 (R22.5)



COMVEX

ВАШ ПУТЬ К УСПЕХУ

Главная выставка
коммерческого транспорта
и технологий в России

27–30 мая 2025

Крокус Экспо, Москва



Разделы выставки:

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

Организатор



При поддержке



СТО EXPO

ВАШ КЛЮЧ К УСПЕХУ

Международная выставка запчастей,
послепродажного обслуживания
и сервиса

27–30 мая 2025

Крокус Экспо, Москва



cto-expo.ru



Разделы выставки:

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

Организатор



Соорганизатор



При поддержке



СТТ EXPO

ОСНОВА ВАШЕГО УСПЕХА

Главная выставка строительной
техники и технологий в России

27–30 мая 2025

Крокус Экспо, Москва



Разделы выставки:

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

Организатор



При поддержке



ctt-expo.ru

LOGISTIKA EXPO

ВАШ КУРС НА УСПЕХ

Международная выставка логистики,
транспорта, складской техники
и оборудования

27–30 мая 2025

Крокус Экспо, Москва

Организатор

**SIGMA
XPO**

При поддержке

КРОКУС ЭКСПО
Международный выставочный центр

Разделы выставки:

- Транспортная логистика
- Складская логистика
- Логистические услуги
- Автоматизация логистики
- Девелопмент



logistika-expo.ru

СПТОКРАНЫ

18-20 марта 2025 г.

УВК Тимирязев центр



МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА

СПТОКРАНЫ

СПЕЦТЕХНИКА И ПОДЪЕМНО-ТРАНСПОРТНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

WWW.CRANE-EXPO.RU

ЭКСПО ДИЗАЙН
ВЫСТАВОЧНАЯ КОМПАНИЯ

Три крупнейшие выставки автомобилей одновременно пройдут в декабре 2024 года в центре Москвы

Центральная выставочная площадка Москвы – ЦВК Экспоцентр на Красной Пресне в декабре 2024 примет три крупнейших автомобильных выставки в России.



С 10 по 13 декабря 2024 г. пройдет выставка автобусов и городской мобильности URBANTRANS 2024, которая ранее проводилась под международным брендом Busworld – в ней примут участие ключевые производители автобусной техники из России, Беларуси, Китая и Турции. Участники выставки представят на своих стендах широкий модельный ряд автобусов и микроавтобусов, а также запчасти и комплектующие к ним.

Посетители выставки – профессионалы из отрасли пассажирских перевозок смогут за короткое время ознакомиться с новинками под марками КАМАЗ, НефАЗ, ЛиАЗ, ПАЗ, ГАЗ, МАЗ, ПК Транспортные Системы, Неман, Yutong, King Long, Zhong Tong, Higer, Golden Dragon и другими, провести на стендах участников прямые переговоры с руководителями и техническими специалистами.

Высокий статус и стратегическое значение выставки для отрасли пассажирских перевозок и городской мобильности в целом обеспечен

государственной поддержкой и участием в деловой программе URBANTRANS Mobility Forum со стороны Минпромторга и Минтранса России, Торгово-Промышленной Палаты РФ, Ассоциации «Объединение автопроизводителей России», Транспортной Ассоциации Московской Агломерации, Ассоциации «ЕТС «Автобусные Линии Страны», других профессиональных и промышленных объединений и общественных организаций.

В эти же даты в соседних павильонах Экспоцентра развернется выставка COMTRANS International 2024, в которой примут участие зарубежные производители грузовых и легких коммерческих автомобилей, а также поставщики трейлеров и комплектующих для коммерческих автотранспортных средств. В выставке примут участие более 200 компаний, включая автомобильные марки Dong Feng, Sitrak, Foton, Shacman, XCMG, Sany, Forland, Chenglong, Weichai, Автотор (КомАвто), производителей трейлеров – Nursan, Carsan

Treyler, Makinsan Treyler, а также поставщиков автокомпонентов и запчастей из России, Беларуси, Китая, Турции и Ирана.

Посетители выставки – профессионалы из отрасли коммерческих автомобильных перевозок смогут за короткое время ознакомиться с многочисленными новинками на стендах участников и провести прямые переговоры с руководителями и техническими специалистами производителей и поставщиков.

Более 300 представителей автомобильных и бизнес-изданий, профильных социальных медиа, федеральных и местных телеканалов, как всегда, выступят партнерами по освещению ключевых событий выставки в средствах массовой информации, обеспечивая охват аудитории около 100 000 000 (*согласно данным SCAN-Interfax).

Одним из ключевых и уже традиционных событий деловой программы в дни работы выставки станет традиционная церемония награждения

победителей самого престижного в России конкурса, учрежденного главным информационным партнером организаторов – Гран-при «За рулём» для коммерческих автомобилей.

12 декабря впервые откроется Автомобильный салон RIAS 2024, на котором как для специалистов, так и для широкой публики будут представлены новые модели легковых автомобилей, доступные на российском рынке.

Международный партнер RIAS 2024, Китайская Государственная Машиностроительная Корпорация SINOMACH, обеспечит участие в экспозиции салона ключевых автомобильных производителей из КНР, заинтересованных в сотрудничестве с российскими дилерами и активном продвижении своей продукции в России. С российской стороны основным партнером проекта стала Российская ассоциация автомобильных дилеров РОАД, что привлечет российские дилерские организации к активному участию в работе Автосалона.

Все вышеперечисленные декабрьские выставки вместе с традиционно проводимыми в августе выставкой MIMS Automobility и Московским международным форумом автомобилестроения IMAF усилят эффективность и расширят содержание ежегодной программы профессиональных мероприятий для автомобильной и автотранспортной отрасли в самом центре столицы.



Международный строительный форум и выставку 100+ TechnoBuild в Екатеринбурге посетили почти 35 тысяч человек

В Екатеринбурге завершил работу XI Международный строительный форум и выставка 100+ TechnoBuild. Его посетили 34 786 человек. Мероприятие впервые состоялось в рамках Международной строительной недели.



«Уверенно можно сказать, что Международная строительная неделя прошла успешно. В части 100+, по сравнению с прошлым годом, мы выросли почти на 10 тыс. посетителей. Это большой шаг вперед. В этом году мы впервые провели тест-драйв строительной техники, усилились по привычным направлениям и международной составляющей», — отметила руководитель рабочей группы по организации 100+ TechnoBuild Вера Белоус.

Выставка расположилась на площади 40 тыс. кв.м в первом и втором павильонах международного выставочного центра «Екатеринбург-ЭКСПО», в ней участвовали 610 компаний из 76 городов России, а также из Ирана, ОАЭ, Турции, Китая и Италии. Порядка 42% экспонентов представляли сферы производства и дистрибуция материалов, технологий и оборудования, 15,7% — дизайн интерьеров, 15,3% — девелопмент и архитектуру. В один из дней экспозицию осмотрели министр строительства и жилищно-коммунального хозяйства России

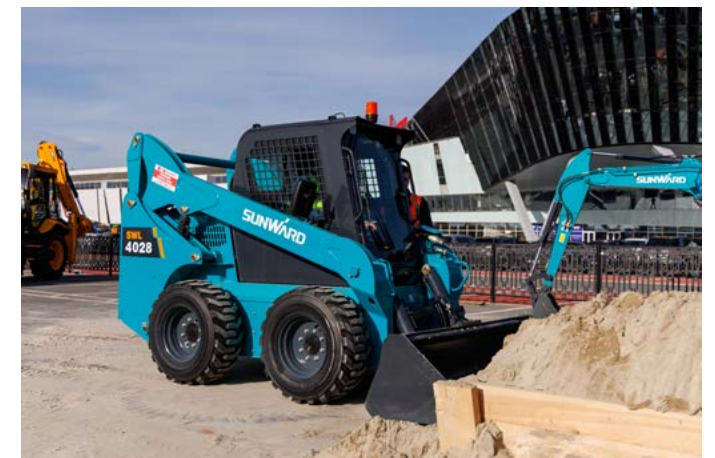
Ирек Файзуллин и новый полпред президента в УрФО Артем Жога.

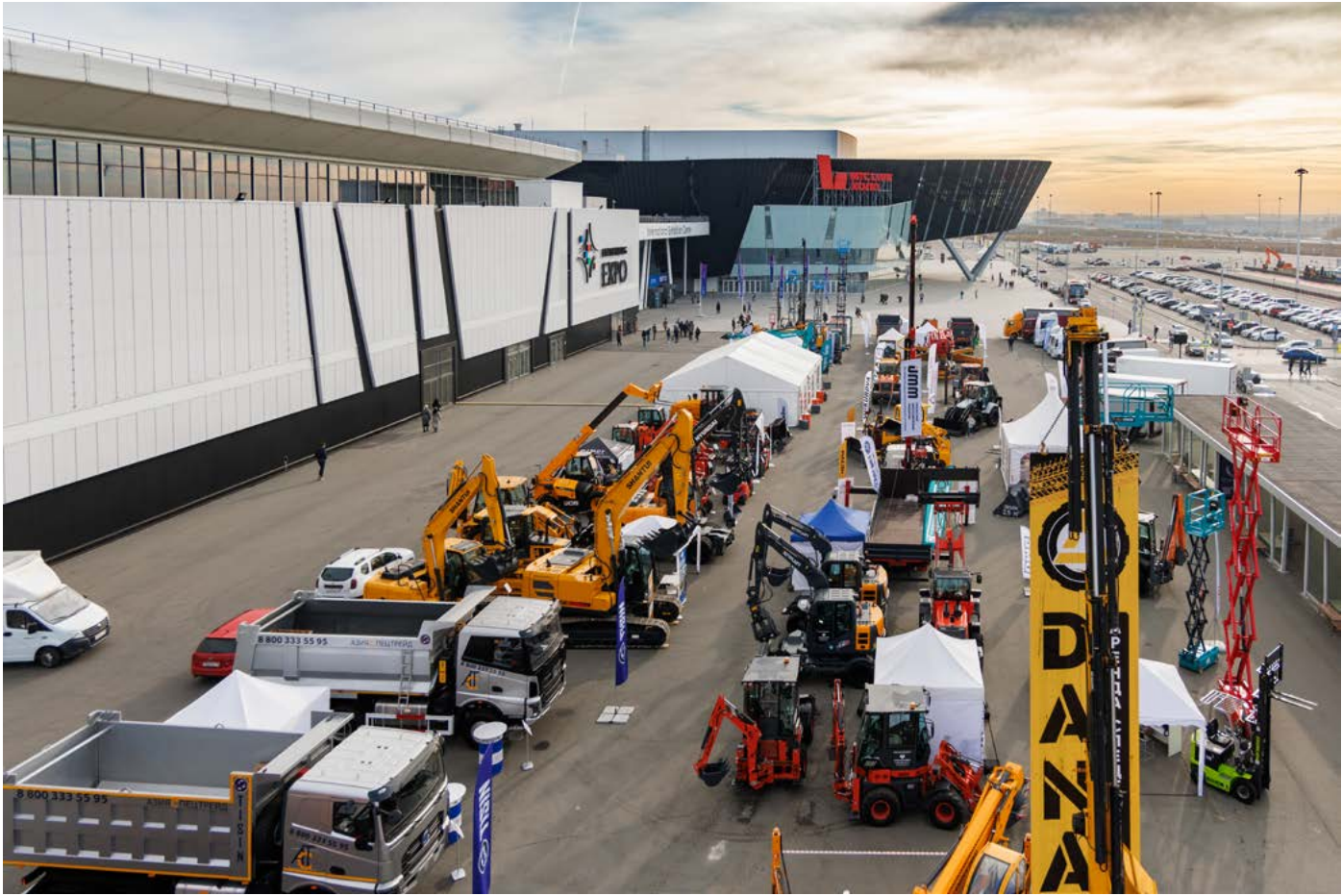
В первом павильоне застройщики продемонстрировали макеты и рендеры своих проектов, в том числе масштабный проект обновления Среднеуральска. Производители представили импортно-замещающую продукцию, например, не имеющий аналогов керамзитобетонный блок, огнезащитные материалы и покрытия для инженерных коммуникаций, smart-стекла, светопрозрачные конструкции для многоэтажек и загородного жилья. Также свою продукцию продемонстрировали сразу несколько лифтовых компаний из России и Китая.

Во втором павильоне компании показали решения для цифровизации, проектирования и строительства, включая отечественное строительное программное обеспечение, интерактивные инструменты продаж, облачные платформы для управления строительством, а также объекты для благоустройства и дизайнерские интерьеры.

Перед входом в конгресс-центр расположились 60 единиц строительной техники. На отдельной площадке состоялся тест-драйв. Например, управлять 21-тонным гусеничным экскаватором попробовал министр строительства и развития инфраструктуры Свердловской области Григорий Сурганов.

В деловой программе 100+ TechnoBuild состоялись 222 секции, на которых выступили 1 028 спикеров. Центральным событием стало пленарное заседание на тему «Строительство будущего». Застройщики и чиновники рассуждали о развитии агломераций и создании комфортной городской среды, делились своим видением развития строительного сектора. Первый замминистра строительства и ЖКХ РФ Александр Ломакин подчеркнул, что в министерстве при формировании нового нацпроекта «Инфраструктура для жизни» учтут мнение профессионального сообщества.





ГК «СТТ» внедряет новую защиту на оригинальных запчастях

Группа компаний «Современные транспортные технологии» (ГК «СТТ»), крупнейший российский автомобильный торговый дом коммерческой и пассажирской техники, добавляет на упаковку новую защиту от контрафакта и фальсификата. На упаковках запчастей для автомобилей Горьковского автозавода, произведенных после 1 октября 2024 года, появилась дополнительная маркировка — специальная голограмма. Это позволит снизить риски распространения поддельных запасных частей и помочь клиентам распознать неоригинальные детали.

Распространение неоригинальных запчастей является серьезной проблемой для рынка: 46% опрошенных сталкивались с контрафактным товаром, свидетельствует совместное исследование ГК «Современные транспортные технологии» и Авто Mail, основанное на опросе двух тысяч владельцев коммерческого транспорта. У 31% из них это приводило к поломкам и снижению качества работы автомобилей, но лишь 7% обращались за компенсацией или в суд.

Контрафакт наиболее часто встречался среди деталей подвески и тормозной системы (36%), электрики (21%) и компонентов двигателя и трансмиссии (20%). При выборе товаров для автомобилей 54% покупателей ориентируются на проверенных продавцов, а 35% — на цены.

Использование поддельных запасных частей опасно для жизни и здоровья всех участников дорожного движения. Такие детали могут вызвать поломку автомобиля в пути, а также дорогостоящий ремонт с заменой целых систем. Такие запчасти стоят дешевле из-за нарушения стандартов качества и безопасности, что снижает затраты на производство и уменьшает стоимость товара для конечного потребителя. Однако экономия в этом случае ставит под угрозу безопасность перевозок. Кроме того, установка таких деталей влечет за собой простои в работе, финансовые потери и нарушение обязательств перед партнерами.

Зачастую контрафактные детали имитируют внешний вид оригинальных запчастей, вводя потребителей в заблуждение о происхождении продукции. Такие детали не гарантируют качества, надежности и соответствия требованиям производителя. Использование фальсификата и контрафактных запасных частей отменяет гарантию на автомобили.

Чтобы избежать подделок, следует приобретать запчасти у официальных представителей сервисной сети АО «ГК «СТТ»: в дилерских центрах, авторизованных сервисных центрах, в фирменных магазинах «Детали машин».

Оригинальные запчасти для автомобилей Горьковского автозавода изготавливаются на тех же производственных линиях, что и комплектующие для конвейерной сборки техники, проходят испытания в инженерном центре предприятия и контроль на соответствие заявленным техническим



характеристикам. Кроме того, при установке на авторизованных фирменных станциях фирменных запчастей на них предоставляется гарантия до 18 месяцев.

Клиенты ГК «СТТ» всегда могут проверить запчасть на подлинность, а также сообщить о контрафакте. Быть уверенным в происхождении деталей на этапе покупки позволяет и защита упаковки. Новая голограмма обеспечена несколькими уровнями защиты. На упаковках деталей, произведенных до 1 октября 2024 года, сохраняются штрих-коды. Они позволяют убедиться в оригинальности товара и гарантируют, что он соответствует стандартам качества.



КАЗАНЬ АГРО 2025

Специализированная сельскохозяйственная выставка достижений АПК

12-14 февраля МВЦ «Казань ЭКСПО»

 **300+**
компаний
экспонентов

 **12 000+**
посетителей

 **35 Га**
экспозиция

ВРЕМЯ ОБНОВЛЕНИЙ ВРЕМЯ **КАЗАНЬ АГРО**



+7 (987) 188-06-36

info@project-16.ru

**19-20
МАРТА**
г. Новый Уренгой



ВЫСТАВКА «ГАЗ. НЕФТЬ. НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ – КРАЙНЕМУ СЕВЕРУ»

в рамках
ЯМАЛЬСКОГО
НЕФТЕГАЗОВОГО
ФОРУМА

SIBEXPO SERVICE

ООО «Выставочная компания Сибэкспосервис», г. Новосибирск
Тел.: +7 (383) 335-63-50, e-mail: vk ses@yandex.ru, www.ses.net.ru

2025

ВЫСТАВКА АВТОБУСОВ И ТЕХНИКИ
ДЛЯ ГОРОДСКОЙ МОБИЛЬНОСТИ

urbantrans
powered by **bwexpo**

Реклама. 16+

10–13/12/2024

РОССИЯ, МОСКВА,
ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР» НА КРАСНОЙ ПРЕСНЕ

urbantransexpo.ru

Организатор:

ITEMF
EXPO

генеральный инфопартнер:

Зарулем

Место проведения:

ЭКСПОЦЕНТР



comtrans
international

Международная выставка
коммерческих автомобилей

Реклама. 16+

10–13/12/2024

Россия, Москва,
ЦВК «Экспоцентр» на Красной Пресне

www.comtransexpo.ru

Организатор:

ITEMF
EXPO

Генеральный инфопартнер:

Зарулем

Место проведения:

ЭКСПОЦЕНТР



СПЕЦЦЕНА

9 500 000 ₽

НА ЭКСКАВАТОР-ПОГРУЗЧИК

B877F

FOPS/ROPS

Кабина



176 л/мин

Аксиально-поршневой насос



Ride Control

Система стабилизации навесного оборудования



РЕКЛАМА

РУСБИЗНЕСАВТО
АВТОТЕХНИКА • СЕРВИС • ЗАПЧАСТИ

НА РЫНКЕ
АВТОТЕХНИКИ
с 1993



**ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ
ДИСТРИБЬЮТОР**

8 (800) 700-67-50
www.rbauto.ru