

СПЕЦТЕХНИКА И ТРАНСПОРТ

№07-08
АВГУСТ
СЕНТЯБРЬ



ГРУЗОМОЛЛ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР

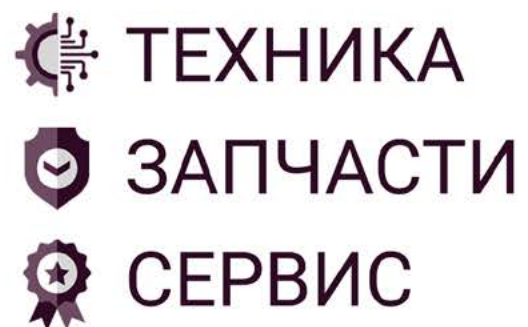
АВТОМОБИЛЬНАЯ
ТОЛИЦА
УРАЛА

ГРУЗОМОЛЛ — официальный дилерский
центр легковой и грузовой техники на Урале



ЧЕТРА

ВРЕМЯ СОЗДАВАТЬ



Официальный дилер
ООО Компания "УРАЛПРОМСЕРВИС"

г. Берёзовский,
Режевской тракт, 15-й км/12
+ 7 (343) 379-00-77
WWW.UPS7.RU



SIBERIAN MERCHANT LINES

Сибирские Торговые Линии

КОНТЕЙНЕРНЫЕ, ПРОЕКТНЫЕ И НЕГАБАРИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Перевозка ДСК, АБЗ, спецтехники и запчастей к ним для предприятий горно-шахтной, металлургической отраслей, дорожного сектора

Контейнерные и брейк-балк перевозки листовой и рулонной стали для металлургической отрасли,

Перевозка опасных грузов (1, 4-6, 8 кл.)

Гибкие и проработанные логистические решения

Профессиональное таможенное оформление и оценка рисков

Услуги оплаты через ОАЭ, Турцию, Китай, Индию

Поставки санкционных товаров



Россия



г.Новосибирск,
ул.Некрасова, д.48, оф.806/2, 806/3, 204/1

г.Санкт-Петербург,
ул.Пулковское шоссе, д.30, к.4, оф. 24

г.Бийск,
ул.Эдуарда Гейдека, зд. 1, оф. Н-1/105

+7 383 287 70 26 (ВЭД)
+7 383 287 50 87 (ТЭО)
+7 913 006 50 87 (WhatsApp)
offer@sib-mer.ru

www.logistics.sib-mer.ru

Китай



Shanghai
Yude road, 126, office 2058
Tianjin, Hedong District, Tangjiakou,
Liansheng Plaza, 5, office 1507

Индия



Mumbai E-510, Tandice 69,
Western Express Metro Station,
Near Darpan Telephone Exchange,
Govind Wadi, Andheri (E), Mumbai - 400069



СПЕЦНОВОСТИ

- Четра: беспрецедентное снижение цен с железными гарантиями
- Новый испытательный полигон Ростсельмаш
- Компания «русбизнесавто» подтверждает приверженность клиентам в условиях глобальных ограничений росстандарта
- В России изготовлен отечественный трактор сверхвысокой мощности — Ростсельмаш 3580
- Ассоциация «Росспецмаш» стала партнером международного фестиваля на- учно-технического творчества
- Ростсельмаш представил самый мощный в РФ сельхозтрактор
- «Уралспецтранс» выпустил новый полуприцеп-нефтевоз
- В ассоциации «Росспецмаш» назвали проблемы, препятствующие развитию отечественного строительно-дорожного машиностроения
- Бульдозеры D16H и D20H включены в реестр российской продукции
- Курганмашзавод принимает первый чемпионат «Высокоточных комплексов» по футзалу
- Техника Четра: льготный лизинг теперь доступен каждому
- ООО «Трактор» увеличивает локализацию и представил новые модели мини-тракторов
- Челябинский механический завод представил специальный бортовой автомобиль с КМУ
- Новгородский производитель прицепной техники расширяет производственные мощности
- «Уралавтоприцеп» планирует нарастить выпуск комплектующих для выпускаемой техники
- ФРП выделил 500 млн руб. на развитие производства полуприцепов в Ленинградской области
- Ростсельмаш в рекордные сроки завершает проект строительства испытательного полигона

ПРЕССРЕЛИЗ:

- 1 1 В Чебоксарах запускают серийное производство ведущих мостов для российских экскаваторов-погрузчиков ежегодно
- 23 Российский вилочный погрузчик «Силант» вошел в лонг-лист премии «Лучший промышленный дизайн России»
- 24 Грузовики FORLAND стали доступнее: новое ценовое предложение от АО «МБ РУС»
- 36 Новинка в мире фургонов 2025: премьера FOTON VIEW на выставке «Грузовой транспорт и логистика»
- 38 «Смоленский завод КДМ» представил первый в линейке мусоровоз с системой точного мониторинга весовых параметров и загрузки
- 45 «Автодизель» представил свою продукцию на выставке «Нева-2025»

ТЕМА НОМЕРА

- 12 Официальный мультибрендовый дилерский центр ГРУЗОМОЛЛ продолжает своё развитие!

СПЕЦРЕЛИЗ

- 16 Гусеничные экскаваторы: куда дует ветер?
- 26 Грузовики из КНР: текущая ситуация, парадоксы и прогнозы
- 32 Scarab-2500: универсальный мини-погрузчик с 80-процентным уровнем локализации от АО «Кургандормаш»
- 41 Группогобаритные шины KAMA ATT: спроектированы для современной сельхозтехники
- 42 Грузовые шины FORZA OR A — надёжность в условиях бездорожья
- 46 В Татарстане заемщик ФРП начал выпуск полностью отечественных фитинговых соединений высокого давления для спецтехники

ПОСТРЕЛИЗ

- 22 Новинки и бестселлеры модельных рядов SITRAK и HOWO представили на ComAutoTrans-2025
- 25 «Автодизель» представил перспективные двигатели на выставке «Международный железнодорожный салон пространства 1520 PRO//Движение. Экспо»
- 40 Завод ДСТ-УРАЛ представил разработки для подразделений МЧС
- 43 Ростсельмаш ведет разработку автоматических коробок передач



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

Учредитель и издатель:
Екатерина Рамильевна Хафизова

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

Корректор: У. А. Смирнова

Дизайнер: Георгий Мартыненко
liberty-studio@bk.ru

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

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

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

Выход в свет: 5 октября 2025 года

Тираж: 10 000 экз.

Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ ФС77-82874 от 04.03.2022 года выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций

Периодичность выхода журнала: 7 раз в год

Цена свободная

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

При перепечатках ссылка на журнал «Спецтехника и транспорт» обязательна. 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+

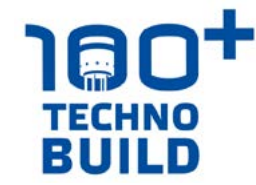
**«СПЕЦТЕХНИКА И ТРАНСПОРТ»
WWW.SPEC-TECHNIKA.RU - ЭТО:**

- 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

Учредитель информационного портала
и издатель журнала
«Спецтехника и транспорт»

Оператор специализированных
выставок
и мероприятий

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



ЧЕТРА: БЕСПРЕЦЕДЕНТНОЕ СНИЖЕНИЕ ЦЕН С ЖЕЛЕЗНЫМИ ГАРАНТИЯМИ



Компания ЧЕТРА объявляет о радикальном пересмотре ценовой политики на экскаваторы. Теперь цены реализации клиентам находятся на уровне себестоимости приобретения техники из Китая. Так, цена на габаритный экскаватор E220-NC снижена почти на миллион и уже сейчас его можно купить за 7 692 000 рублей. И главное – компания гарантирует фиксацию рекордно низких цен на весь первый и второй квартал 2026 года.

«Ценовое позиционирование гусеничных экскаваторов ЧЕТРА всегда будет существенно ниже закупки техники из Китая — это не просто заявление, это наша новая философия. И, пока рынок готовится к четырехкратному увеличению утилизационного сбора с 2026 года, мы предлагаем оптимальное решение: никаких паникерских закупок в прок, никаких замороженных на год средств. Просто разумная покупка отечественной техники ЧЕТРА с государственной поддержкой — здесь и сейчас», — комментирует исполнительный директор компании «ЧЕТРА» Владимир Антонов.

Производство экскаваторов ЧЕТРА находится на территории России, это означает отсутствие логистических рисков, таможенных задержек и валютных качелей. Весь модельный ряд — в наличии на постоянной основе, прямо с завода.

НОВЫЙ ИСПЫТАТЕЛЬНЫЙ ПОЛИГОН РОСТСЕЛЬМАШ

Ростсельмаш завершает комплексное опробование нового современного полигона. Испытательный трек уже готов, а завершение работ по зданию запланировано до конца лета, после чего документы будут поданы в архитектурное ведомство. Новый комплекс, оснащенный передовыми технологиями,



предназначен для обеспечения высокого качества и надежности выпускаемой техники.

Два с половиной года назад компания объявила о строительстве полигона, а уже в прошлом июле начались первые испытания агромашин. Этот масштабный проект, реализованный в рекордно короткие сроки, позволит Ростсельмаш проводить ускоренные испытания серийной и перспективной техники.

Преобразования, произошедшие за это время, впечатляют. «Где мы сейчас едем, были сплошные разрушенные цеха. Часть из них мы снесли, часть восстановили. На месте полигона зияла огромная яма глубиной 12 метров. Чтобы выровнять площадку, потребовалось 45 тысяч кубометров обратной отсыпки», — рассказывает руководитель проекта Роман Мижерицкий.

Полигон построен с применением передовых инженерных решений. Особое внимание было уделено качеству покрытия трека: залито 6600 кубометров тяжелого бетона, как на взлетных полосах аэродромов. При этом бетон пришлось везти из Ростова-на-Дону, поскольку ни один завод в Таганроге не смог обеспечить требуемые характеристики.

В настоящий момент функционирует внешний трек для пробеговых испытаний протяженностью 800 метров, оснащенный в том числе участками для тормозных систем, СКРП и испытаний на вибрацию; 3 кольцевые трека протяженностью 122,5 метров по среднему радиусу. Специальная горка с тремя подъемами под разными углами (7, 12, 20 градусов) для испытаний тормозных систем на уклонах и при измерениях гидростатической трансмиссии. Она имеет два вида покрытия: бетонное и щебенчатое, имитирующие полевые условия.

На полигоне используются съемные металлические препятствия различной высоты, расположенные с разной частотой и под разным углом. Также заработала 100-метровая резонансная дорога для испытаний на вибрацию по ISO 5008. Она выполнена из деревянного бруса, для обеспечения долговечности липа была завезена из Сибири. Деревянные и металлические препятствия имитируют различные виды дорожного покрытия и полевые работы в реальных условиях, включая прогибы, деформации и вибрационные нагрузки. Они предназначены для проведения ускоренных ходовых испытаний на надежность техники, отдельных узлов и систем. Техника тестируется круглосуточно, чтобы достичь норматива сезонной наработки.

На данный момент из 14 гектаров застроено около 10. Оставшаяся часть будет использована для организации функциональных испытаний дорожно-строительной техники, включающих проверку высоты и глубины копания, устойчивости и других параметров. Здесь будут созданы специальные приспособления для экскаваторов. Пока ДСТ «на общих» основаниях» проходит тестирование ходовых систем на общем полигоне.

Напомним, до 1998 года на площадке располагался Таганрогский комбайновый завод, затем — автомобильный завод ТаГАЗ, обанкротившийся в 2012 году. Зброшенные цеха получили новую жизнь в 2022 году, когда Ростсельмаш приобрел 78 гектаров для развития своих мощностей, выделив 14 гектаров под современный испытательный комплекс.

КОМПАНИЯ «РУСБИЗНЕСАВТО» ПОДТВЕРЖДАЕТ ПРИВЕРЖЕННОСТЬ КЛИЕНТАМ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛЬНЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ РОССТАНДАРТА

Компания «Русбизнесавто», официальный дистрибьютор техники SITRAK и HOWO, а также официальный дилер FAW в РФ, в связи с решением Росстандарта от 30 июля 2025 года о приостановке действия одобрений типа транспортного средства (ОТТС) для ряда моделей китайских грузовых автомобилей, заявляет о полной приверженности интересам клиентов и готовности к оперативным решениям.

Понимая, что проблема носит масштабный характер для китайских марок и непредсказуемые сроки ограничений создают серьезные трудности для клиентов, не дожидаясь пока остальные участники рынка осознают и предпримут



необходимые действия, «Русбизнесавто» выступила с собственной инициативой, чтобы нивелировать негативные последствия для бизнеса клиентов.

В качестве оперативной меры поддержки компания «Русбизнесавто» незамедлительно предложила всем своим клиентам, чьи автомобили попали под ограничения Росстандарта, программу полного выкупа этой техники. Этот реальный случай демонстрирует готовность «Русбизнесавто» брать на себя ответственность и минимизировать ущерб для бизнеса клиента, позволяя избежать заморозки средств.

Компания «Русбизнесавто» выражает уверенность, что совместные усилия с китайскими производителями позволят в ближайшее время устранить выявленные несоответствия и возобновить поставки безопасной и качественной техники на российский рынок.

САМЫЙ МОЩНЫЙ В РОССИИ



В России изготовлен отечественный трактор сверхвысокой мощности — Ростсельмаш 3580. Это самый* мощный трактор для сельскохозяйственных работ, когда-либо созданный в стране — 580 л.с. Полностью разработан и собран на базе собственных технологий.

Главный технологический прорыв — отечественный высокомоментный трактор, который комплектуется первой в России полностью автоматической трансмиссией разработки Ростсельмаш и МГТУ им. Н.Э. Баумана — АКПП типа PowerShift. Она обеспечивает плавное переключение передач под нагрузкой без разрыва мощности.

Трактор повышает эффективность работы на поле, снижает нагрузку на оператора и обеспечивает комфорт на уровне передовых мировых стандартов. Уже изготовлены два прототипа. В 2025–2026 годах они пройдут полный цикл полевых испытаний. После этого начнется выпуск опытно-промышленной партии.

Ростсельмаш 3580 открывает новую серию 3000, в которую войдут модели от 440 до 580 л.с. Все машины получают собственные мосты, автоматическую коробку, высокопроизводительную гидравлику — более 400 л/мин — и цифровую платформу Агротроник для контроля работы техники. Кабина — двухместная, с повышенной эргономикой и системой автоматического управления «РСМ Агротроник Пилот 1.0».

«Ростсельмаш 3580, разработанный и изготовленный нами, — это первый российский энергонасыщенный трактор высокой мощности для сельскохозяйственных работ. На нем установлена также первая в России полностью автоматическая трансмиссия собственной разработки — АКПП типа PowerShift. Уверен, что этот шаг станет стимулом для дальнейшего развития отечественного тракторостроения», — отметил генеральный директор Ростсельмаш Валерий Мальцев.

Трактор предназначен для крупных хозяйств, где важны производительность и эффективность. Его создание — результат масштабной инженерной работы. Теперь компания Ростсельмаш может производить высокомоментную сельхозтехнику нового уровня, своими силами.

АССОЦИАЦИЯ «РОССПЕЦМАШ» СТАЛА ПАРТНЕРОМ МЕЖДУНАРОДНОГО ФЕСТИВАЛЯ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ТВОРЧЕСТВА



Организатором Фестиваля выступает «Агентство развития профессионального мастерства (Ворлдскиллс Россия)». Основная его цель — стимулирование развития инновационного и инженерного потенциала среди детей и молодежи по всей стране.

Фестиваль пройдет в 16 регионах, объединяя более 200 участников и 54 ведущих предприятия-партнера, а также научные и образовательные организации. Предусмотрены два этапа: отборочные мероприятия и финал. Первый этап продлится до 20 октября 2025 года на базе предприятий-партнеров и на специализированных площадках по всей стране.

Участники — молодежь в возрастных группах от 12 до 15 лет и от 16 до 20 лет. В рамках отборочных мероприятий они решают конкурсные задачи, посещают предприятия и защищают свои проекты перед экспертами.

Лучшие команды получают возможность участвовать в финале, который пройдет с 10 по 14 ноября 2025 года в г. Екатеринбург.

РОСТСЕЛЬМАШ ПРЕДСТАВИЛ САМЫЙ МОЩНЫЙ В РФ СЕЛЬХОЗТРАКТОР

В России изготовлен отечественный трактор сверхвысокой мощности — Ростсельмаш 3580. На сегодня это самый мощный трактор для сельхозработ, когда-либо созданный в России — 580 л.с.



Полностью разработан и собран на базе собственных технологий. Комплектуется первой в РФ полностью автоматической трансмиссией разработки Ростсельмаш (входит в Ассоциацию «Росспецмаш») и МГТУ им. Н.Э. Баумана — АКПП типа PowerShift.

Уже изготовлены два прототипа. В 2025–2026 годах они пройдут полный цикл полевых испытаний. После этого начнется выпуск опытно-промышленной партии.

Ростсельмаш 3580 открывает новую серию 3000, в которую войдут модели от 440 до 580 л.с. Все машины получают собственные мосты, автоматическую коробку, высокопроизводительную гидравлику — более 400 л/мин — и цифровую платформу Агротроник для контроля работы техники.

«Ростсельмаш 3580, разработанный и изготовленный нами, — это первый российский энергонасыщенный трактор высокой мощности для сельскохозяйственных работ. Уверен, что этот шаг станет стимулом для дальнейшего развития отечественного тракторостроения», — отметил генеральный директор Ростсельмаш Валерий Мальцев.

«УРАЛСПЕЦТРАНС» ВЫПУСТИЛ НОВЫЙ ПОЛУПРИЦЕП-НЕФТЕВОЗ



Завод «УралСпецТранс» (бренд SEVEREST, входит в Ассоциацию «Росспецмаш») презентовал новую модель полуприцепа-нефтевоза. Модель подходит для перевозки нефти, а также технической воды и горюче-смазочных материалов.

Объем полуприцепа составляет 38 м³. Утепление цистерны в 100 мм необходимо для сохранения температуры нефти даже в условиях экстремальных морозов.

Имеется колымак на 2 м³, который позволяет транспортировать нефть на большие расстояния. Техника оснащена рессорно-балансирной подвеской без РШ общей грузоподъемностью 32 тонны. Подвеска хорошо зарекомендовала себя на просторах Якутии.

Объем инструментального ящика был увеличен без ущерба для проходимости полуприцепа.

В АССОЦИАЦИИ «РОСПЕЦМАШ» НАЗВАЛИ ПРОБЛЕМЫ, ПРЕПЯТСТВУЮЩИЕ РАЗВИТИЮ ОТЕЧЕСТВЕННОГО СТРОИТЕЛЬНО-ДОРОЖНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ



Заместитель директора Ассоциации «Росспецмаш» Вячеслав Пронин выступил модератором круглого стола «Перспективные механизмы развития рынка дорожно-строительной техники». Мероприятие прошло в Челябинской области в рамках выставки «СТРОЙДОРЭКСПО-2025» и форума «СПЕЦМАШЭКСПО-2025». Организаторы: Минпромторг России, Ассоциация «Росспецмаш», СоюзМаш России.

В обсуждении приняли участие российские производители спецтехники, строительные и эксплуатационные организации, представители Минпромторга России, профильных органов государственной власти и эксперты отрасли.

Открывая мероприятие, Вячеслав Пронин напомнил, что в 2023 году случилась большая победа для отрасли — Первый заместитель Председателя Правительства Денис Мантуров утвердил план по развитию строительного машиностроения в России. Четкое выполнение мероприятий, прописанных в этом документе, приведет к значительному улучшению условий производства отечественной строительной дорожной техники.

Спикер отметил большую роль поддержки, оказываемой отрасли со стороны Минпромторга России. При этом, по словам Вячеслава Пронина, перед российскими производителями остаются фундаментальные проблемы, которые требуют решения. На сегодня в России сложилась парадоксальная ситуация. В стране есть требования в рамках технического регулирования, которые предъявляются к технике в части безопасности и качества, но фактически нет органов, контролирующих выполнение этих требований. Соответственно, нет никакой ответственности за нарушение этих требований.

Вторая проблема заключается в том, что часто госкомпания и компании, которые выполняют госзаказ по строительству инфраструктурных проектов, закупают импортную технику, аналоги которой производятся в России. Государственные средства не должны направляться на поддержку иностранных компаний. В качестве примера эксперт привел Китай, где успешно действует такая политика в области поддержки своих машиностроителей.

Заместитель начальника управления сельскохозяйственного, пищевого и строительного машиностроения Минпромторга России Станислав Черторыйжский рассказал о мерах поддержки отечественных производителей, которые реализуются и планируются к реализации со стороны министерства.

Также в рамках круглого стола выступили машиностроители, которые рассказали о текущей ситуации на предприятиях и на рынке строительного машиностроения.

БУЛЬДОЗЕРЫ D16H И D20H ВКЛЮЧЕНЫ В РЕЕСТР РОССИЙСКОЙ ПРОДУКЦИИ

Булдозеры D16H и D20H, выпускаемые предприятием «Челябинские строительные дорожные машины» группы UMG, внесены в реестр российской промышленной продукции Минпромторга РФ. Получение техникой данного статуса подтверждает выполнение всех требований по локализации производства, а также делает доступным ее приобретение с использованием мер государственной поддержки.



С включением в реестр бульдозеры UMG смогут принимать участие в закупках для обеспечения государственных и муниципальных нужд. Кроме того, на эти машины теперь распространяются различные программы льготного лизинга, такие как совместная программа Минпромторга России и АО «ДОМ.РФ», действующая до 2030 года.

Покупка D16H и D20H также вскоре станет доступна через АО «Росагролизинг», поскольку в июне Министерство сельского хозяйства включило бульдозеры в перечень техники, которую можно приобрести на льготных условиях.

«При создании этих машин мы ориентировались на российские технологии и новые конструкторские решения, которые позволили наделять наши бульдозеры уникальными характеристиками. Включение в реестр российской промышленной продукции — важный шаг на пути масштабирования поставок. Уверен, в скором времени преимущества бульдозеров UMG сможет оценить широкий круг эксплуатантов по всей стране», — отметил генеральный директор группы UMG Константин Николаев.

Булдозер D16H относится к 10-му тяговому классу, а D20H — к 12-му. Машины предназначены для выполнения работ по дорожному, гидротехническому, нефтегазовому и промышленному строительству, а также работ по мелиорации и в других отраслях, где требуется использование бульдозерно-рыхлительного оборудования.

Конкурентные преимущества бульдозеров UMG заложены в самой конструкции машин — узкий капот улучшает обзор из кабины оператора, а размеры рамы позволяют устанавливать гусеницы шириной от 500 до 660 мм без изменения колеи, что критически важно при работе на различных видах грунта. Для обеспечения защиты моторно-трансмиссионной установки снизу также применено новое конструкторское решение — установлена продольная балка и поддон V-образной формы, что повышает прочность поддона на 1,68 раз при той же толщине.

Булдозеры D16H и D20H имеют гидростатическую трансмиссию, которая повышает производительность, снижает нагрузку на оператора и позволяет развернуться на месте за счет противовращения гусениц, что является критически важным при работе в ограниченном пространстве. Электронный щиток приборов бульдозеров снабжен голосовым информатором, сообщаящим оператору о его ошибках или неисправностях трактора. Вся информация о работе бульдозеров сохраняется в так называемом «чёрном ящике».

КУРГАНМАЗЗАВОД ПРИНИМАЕТ ПЕРВЫЙ ЧЕМПИОНАТ «ВЫСОКОТОЧНЫХ КОМПЛЕКСОВ» ПО ФУТЗАЛУ

В спорткомплексе «Зауралец» АО «Курганмашзавод» дан старт первому чемпионату холдинга «Высокоточные комплексы» (входит в Госкорпорацию Ростех) по футзалу на Кубок генерального директора холдинга. Игры продлятся три дня.

В турнире принимают участие восемь команд, представляющих ведущие предприятия «Высокоточки» из различных регионов страны: СКБ «Турбина», Ковровский электромеханический завод, Конструкторское бюро



машиностроения, Центральное конструкторское бюро аппаратостроения, «Барнаултрансмаш» и, конечно, Курганмашзавод и СКБМ. Приехала на чемпионат и сборная из филиала КМЗ «Рубцовск».

В прошлом году Курганмашзавод капитально отремонтировал спорткомплекс «Зауралец». В обновленном манеже был постелен специальный паркет для командных видов спорта: волейбола, баскетбола и мини-футбола. В открытии обновленного спорткомплекса принимали участие губернатор Курганской области Вадим Шумков, генеральный директор холдинга «Высокоточные комплексы», член Бюро СоюзМаш России Олег Рязанцев и генеральный директор Курганмашзавода Игорь Гиске. Тогда и возникла мысль собрать лучшие команды холдинга и провести корпоративные соревнования.

Для участников первого чемпионата по футзалу запланирована обзорная экскурсия по производственным цехам Курганмашзавода и знакомство с музеем Трудовой славы предприятия.

ТЕХНИКА ЧЕТРА: ЛЬГОТНЫЙ ЛИЗИНГ ТЕПЕРЬ ДОСТУПЕН КАЖДОМУ



Программа Минпромторга России и ДОМ.РФ «Льготный лизинг коммунальной и дорожно-строительной техники» стала доступна частному бизнесу. Компания «ЧЕТРА» приветствует это решение и готова предложить свою технику на льготных условиях всем категориям покупателей.

Если ранее в рамках программы приобрести технику ЧЕТРА могли только государственные и муниципальные органы власти и учреждения, госкомпания, унитарные и бюджетные организации, региональные операторы по обращению с отходами, то теперь льготные условия распространяются и на коммерческие предприятия, индивидуальных предпринимателей и даже физических лиц.

Экспедиторы, бульдозеры, трубоукладчики, погрузчики доступны с авансом от 0% и среднегодовым удорожанием около 6%. Помимо льготного лизинга, на технику ЧЕТРА действует субсидированная скидка до 35%* по постановлению Правительства РФ №823, что делает ее приобретение как никогда выгодным.

«Мы видим большой потенциал в расширении программы. Многие частные компании и предприниматели нуждаются в современной технике, но ограничены в средствах для крупных одновременных покупок. Льготный лизинг в сочетании с государственными субсидиями решает эту проблему», — комментирует исполнительный директор ООО «ЧЕТРА» Владимир Антонов.

ООО «ТРАКТОР» УВЕЛИЧИВАЕТ ЛОКАЛИЗАЦИЮ И ПРЕДСТАВИЛ НОВЫЕ МОДЕЛИ МИНИ-ТРАКТОРОВ



В ходе выставки «СТРОЙДОРЭКСПО-2025», которая прошла в Челябинской области, ООО «Трактор» и ЗАО «Торговый дом «Союзгидравлика» (заводы входят в Ассоциацию «Роспецмаш») подписали договор на поставку российских насосов НШ, что позволит увеличить процент локализации тракторов «Уралец».

Завод также представил модели тракторов, доработанные в сотрудничестве с партнерами завода. Среди них — мини-трактор «Уралец-220», оборудованный электродвигателем 16 л.с. и батареей с расчетом на 4 часа активной работы, мини-трактор «Уралец-224» с возможностью управления с пульта дистанционного управления и роботизированной коробкой передач.

Особенностью стал трактор «Уралец-314», созданный по заказу муниципалитета города Коркино для бойца СВО с протезированными нижними конечностями. Трактор оборудован ручным управлением питания двигателя и ручным тормозом, а также электронной панелью приборов с GPS/ГЛОНАСС датчиками, GSM передатчиком координат и состояния трактора, а также камерой задней навески.

ЧЕЛЯБИНСКИЙ МЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД ПРЕДСТАВИЛ СПЕЦИАЛЬНЫЙ БОРТОВОЙ АВТОМОБИЛЬ С КМУ

Челябинский механический завод (входит в Ассоциацию «Роспецмаш») представил эту и другую технику на выставке «СтройДорЭкспо-2025» в Челябинской области.

АО «ЧМЗ» было презентовало самый «тяжелый» автокран КС-65760 из серийной линейки техники грузоподъемностью 60 тонн. Многофункциональная крановая установка смонтирована на полноприводном шасси 8x8 АМТ, которое



демонстрирует высокую проходимость даже в сложных условиях, например, на крупных масштабных стройках. Автокран Челябинец КС-65760 оборудован пятисекционной телескопической стрелой с профилем оvoidного типа, которая может выдвигаться на длину в 42 метра. Грузовой момент составляет 200 тм. Автокран оснащен противовесами массой 11,5 тонн для эффективной работы с тяжелыми грузами на средних и дальних вылетах.

Также завод показал специальный бортовой автомобиль «Челябинец» с краноманипуляторной установкой (КМУ) КМ-206 грузоподъемностью 9 тонн, предназначенный для выполнения погрузочно-разгрузочных и строительно-монтажных работ в разных сферах (промышленность, строительство, сельское хозяйство и др.). Для расширения функционала КМУ может быть оснащена дополнительным оборудованием. Например, рабочей платформой (монтажной люлькой) с высотой подъема до 21,9 м и буром диаметром 350 мм с возможностью бурения на глубину до 8,5 м.

НОВГОРОДСКИЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ПРИЦЕПНОЙ ТЕХНИКИ РАСШИРЯЕТ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ МОЩНОСТИ



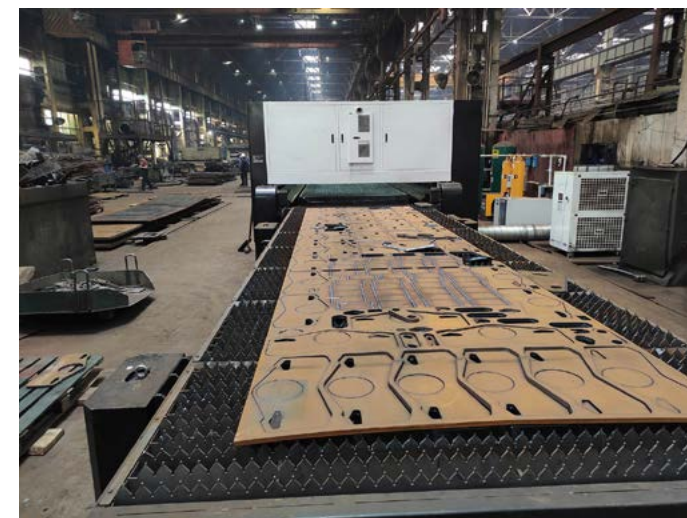
Производитель полуприцепов и прицепов Meusburger Новтрак (входит в Ассоциацию «Роспецмаш») сообщил о реализации масштабного инвестиционного проекта.

«Сейчас на территории завода активно разворачиваются строительные работы. Совсем скоро на выделенном нам городскими властями дополнительном земельном участке появится новый современный склад, а также малярный цех — объект, который для нас имеет стратегическое значение», — говорится в сообщении компании.

Площадь будущего малярного цеха: длина — 132 метра, ширина — 52 метра.

В результате производственная база предприятия существенно увеличится: сегодня это 13,9 тыс. м². После завершения строительства она прирастет на 10 тыс. м².

«УРАЛАВТОПРИЦЕП» ПЛАНИРУЕТ НАРАСТИТЬ ВЫПУСК КОМПЛЕКТУЮЩИХ ДЛЯ ВЫПУСКАЕМОЙ ТЕХНИКИ



ПАО «Уралавтоприцеп» (входит в Ассоциацию «Роспецмаш») продолжает поэтапную замену парка оборудования в цехах. В августе на заводе установлен и запущен в работу новейший комплекс лазерной резки листа с ЧПУ Radiance RC-7020CE.

Лазерное оборудование позволяет резать листы толщиной от 3 до 25 мм. С помощью лазерных установок можно резать: сталь, различных марок, алюминий, его сплавы, медь и ее сплавы.

«Модернизация даст возможность увеличить объемы выпуска прицепной техники и освоить производство новых моделей полуприцепов и прицепов. Это обновление особенно важно для увеличения объемов выпуска комплектующих для сборки всех видов выпускаемых прицепов и полуприцепов», — сообщает компания.

ФРП ВЫДЕЛИЛ 500 МЛН РУБ. НА РАЗВИТИЕ ПРОИЗВОДСТВА ПОЛУПРИЦЕПОВ В ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

«Механический завод СОТРАНС» (входит в Ассоциацию «Роспецмаш») получил льготный заем в размере почти 500 млн рублей от Фонда развития промышленности РФ. Средства пойдут на приобретение нового оборудования для второй площадки завода, расширение видов производственного оборудования предприятия и дальнейшее повышение уровня локализации комплектующих для полуприцепов.

С 2024 года завод реализует проект строительства второй производственной площадки в Ленинградской области. Ее площадь составит 20 тыс. кв. м. Завершить строительство планируется в 2026 году. Новая площадка будет иметь производственную мощность более 4 000 единиц техники в год. Здесь будут выпускать, в том числе изотермические, рефрижераторные, самосвалы полуприцепы и полуприцепы-цистерны. В ходе реализации проекта в регионе создадут 165 рабочих мест, из них 90 высокопроизводительных.



РОСТСЕЛЬМАШ В РЕКОРДНЫЕ СРОКИ ЗАВЕРШАЕТ ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА ИСПЫТАТЕЛЬНОГО ПОЛИГОНА

Ростсельмаш (входит в Ассоциацию «Роспецмаш») завершает комплексное опробование нового современного полигона. Испытательный трек уже готов, а завершение работ по зданию запланировано до конца лета, после чего документы будут поданы в архитектурное ведомство.

«Где мы сейчас едем, были сплошные разрушенные цеха. Часть из них мы снесли, часть восстановили. На месте полигона зияла огромная яма глубиной 12 метров. Чтобы выровнять площадку, потребовалось 45 тысяч кубометров обратной отсыпки», — рассказывает руководитель проекта Роман Мижерицкий.

Залито 6600 кубометров тяжелого бетона, как на взлетных полосах аэродромов. Уже функционирует внешний трек для пробеговых испытаний протяженностью 800 метров, оснащенный в том числе участками для тормозных систем, СКРП и испытаний на вибрацию; 3 кольцевые трека протяженностью 122,5 метров по среднему радиусу. Специальная горка с тремя подъемами под разными углами (7, 12, 20 градусов) для испытаний тормозных систем на уклонах и при измерениях гидростатической трансмиссии. Она имеет два вида покрытия: бетонное и щебенчатое, имитирующие полевые условия.

На полигоне используются съемные металлические препятствия различной высоты, расположенные с разной частотой и под разным углом. Сейчас из 14 га застроено около 10. Оставшаяся часть будет использоваться для организации функциональных испытаний дорожно-строительной техники.



Новая техника от проверенных дилеров



Наличие
проверено



Узнайте
подробнее

12+ Реклама. Рекламодатель: ООО "КЕХ еКоммерц", ИНН 7710668349. Подробнее о проверке дилеров на <https://support.avito.ru/sections/460?articleId=2025>. Подробнее об отметке «Наличие проверено» на <https://support.avito.ru/sections/466?articleId=3485>.

В Чебоксарах запустят серийное производство ведущих мостов для российских экскаваторов-погрузчиков

Конструкторскую документацию 4-х различных модификаций ведущих мостов, предназначенных для российских экскаваторов-погрузчиков ELAZ, разработала инженеринговая компания, резидент Сколково, «Априорные решения машин» (ООО «АРМ»). Опытную партию комплектующих изделий выпустит Чебоксарский завод силовых агрегатов (ООО «ЧЗСА»). В начале 2026 года ими оснастят спецтехнику Елабужского автомобильного завода (АО «ПО ЕлАЗ»).



Новые российские мосты не являются копиями импортных аналогов, в них учтены все основные требования к локализации дорожно-строительной техники, а также специфические условия эксплуатации, подчеркивают в АРМ. Соглашение о сотрудничестве и поставках продукции на сумму 2,5 млрд. рублей было подписано между ЧЗСА и ЕлАЗ в 2024 году в рамках Международной промышленной выставки «Иннопром» в Екатеринбурге. Стороны договорились, что проект будет реализован в течение 5 лет – в 2026 – 2030 гг. с привлечением государственной поддержки и участием других предприятий машиностроительного кластера Чувашии.

«В течение года в рамках проекта велась планомерная трехсторонняя работа между заказчиком (АО «ПО ЕлАЗ»), инженеринговой компанией ООО «АРМ» и производственным предприятием ООО «ЧЗСА», итогом которой стало успешное выполнение намеченных в соглашении прошлого года задач. Конструкции ведущих мостов как основных компонентов для дорожно-строительной техники Елабужского автомобильного завода изначально адаптированы разработчиками под доступные

отечественным предприятиям производственные технологии для осуществления серийного выпуска продукции», – отметил Григорий Болотин, председатель совета Ассоциации Машиностроительного кластера Чувашской Республики, куда входят ООО «АРМ» и ООО «ЧЗСА».

До 2030 года ЧЗСА планирует поставить Елабужскому автомобильному заводу более 4300 ведущих мостов, что позволит значительно увеличить уровень локализации продукции, выпускаемой в Татарстане. В Чебоксарах уже приступили к подготовке технологической документации и производственных мощностей для выпуска опытной партии изделий. Участники проекта планируют проведение приемочных и эксплуатационных испытаний, им предстоит также отработать логистику поставок, после чего ЧЗСА перейдет к серийному производству комплектующих.

«Данный проект – показательный пример того, как российские предприятия, объединив компетенции, могут создавать современные и конкурентоспособные производственные решения, полностью исключив зависимость от импортных компонентов. Мы полны решимости

довести проект до серии и тем самым обеспечить российских производителей спецтехники высокотехнологичными и надежными комплектующими», – отметил Александр Дмитриев, генеральный директор ООО «ЧЗСА».

По его мнению, тесное производственное сотрудничество трех компаний не только укрепит производственную кооперацию в отрасли, но и станет важным шагом в формировании независимой цепочки поставок для отечественной строительной техники.



Официальный мультибрендовый дилерский центр ГРУЗОМОЛЛ продолжает своё развитие!

Напомним, ГРУЗОМОЛЛ входит в группу компаний «Автомобильная Столица Урала». Стабильная компания успешно существует на рынке продаж, сервисного обслуживания и ремонта коммерческого транспорта в Уральском регионе.



ГРУЗОМОЛЛ — это мультибрендовый официальный представитель таких марок, как JAC, Foton, Dongfeng, Forland. На базе шасси перечисленных брендов техники вы можете выбрать необходимый тип настройки, который будет идеальным решением для ваших бизнес задач.

Стабильно, в ежедневном режиме, работает и сервисный центр ГРУЗОМОЛЛ. Благодаря наличию 14 постов, современному оборудованию, вместительному складскому комплексу для хранения запасных частей и аксессуаров, и, конечно же, высококвалифицированному персоналу, ГРУЗОМОЛЛ сохраняет лидерство по обслуживанию и ремонту грузовой техники.

В фокусе ГРУЗОМОЛЛ — развитие линейки модельного ряда, появление новых комплектаций и рост возможностей.

ФЛАГМАНСКИЙ ПИКАП JAC T9 С ДИЗЕЛЬНЫМ ТУРБОДВИГАТЕЛЕМ УЖЕ В ПРОДАЖЕ В ДИЛЕРСКОМ ЦЕНТРЕ.

Рамный внедорожник с брутальным видом с 5,33м и мощным мотором 2л — 163/3600 об/мин.; крутящий момент — 410/1500-2500 Нм при об/мин. Пикап JAC T9 — настоящий трудяга, готовый покорять и горы, и грязь: клиренс — 210мм, угол въезда — 27°.

Внешний облик пикапа JAC T9 впечатляет своим смелым дизайном и динамичными линиями кузова. Пикап выделяется в потоке, благодаря узнаваемой решетке радиатора, у дизельной версии она чёрная, с крупным чёрным логотипом вместо красного, фирменному «прищур» оптики и выразительному переднему бамперу.

Массивные колесные арки с внедорожными покрышками AT (Giti, 18 дюймов) и отделка экстерьера пластиковыми элементами делают модель практичным решением — пикап JAC T9 готов тащить грузы и покорять бездорожье. Чёрный пластик меньше боится царапин от песка и веток, что для внедорожника плюс.

Плюс ко всему, дизельный пикап оснащён предпусковым подогревателем — находка для уральской зимы, включается кнопкой на консоли.

Дизельный пикап JAC T9 — это выбор для тех, кто живёт за городом, работает на любых строительных объектах или любит экстремальные путешествия по бездорожью. Тяговитый мотор, крепкая рама и проходимость делают его главным конкурентом.

СКОРО В ГРУЗОМОЛЛ!

JAC N90X — среднетоннажный представитель грузового направления JAC MOTORS.

Модель JAC N90X получила обновлённый дизайн кабины со светодиодной оптикой, улучшенную эргономику и интерьер. В отличие от предшественника, новый N90X оснащён более мощным двигателем Cummins ACPL B4.5EV160 рабочим объемом 4 460 куб. см, мощностью 154 кВт при 2300 об/мин и крутящим моментом 540 Нм при 1100–1800 об/мин.

Грузовики JAC N90X оснащены универсальной рамой, которая позволяет установить на шасси практически любые варианты настроек.

Foton View — цельнометаллический фургон, дебютант выставки СТТ EXPO 2025.

Дизайн фургона, по истине, воплощение стиля, современности и функциональности.

Фургон Foton View оснащён турбодизелем 2.0л Евро-6, мощностью 163 л.с., крутящий момент 380 Нм, 6-ти ступенчатой механической коробкой передач, задним приводом. Длина фургона — 5490мм, двери в корме распахиваются на 247°, полная масса — 3,2 тонны.

В базовой комплектации уже встроена светодиодная оптика, бесключевой доступ и большой сенсорный экран мультимедийной системы.



Пикап Foton Tunland G9 — продолжение линейки Foton Tunland, надёжных и технологичных пикапов для любых задач.

Оснащён дизельным двигателем 2.0 л, 162 л.с. — это сбалансированная мощность и топливная экономичность. 8-ступенчатая АКПП — плавность хода и адаптация к любым условиям. Автоматический полный привод — уверенное поведение на любых типах дорог.

Рессорная задняя подвеска и независимая передняя — рассчитаны на нагрузку и бездорожье.

Клиренс 210 мм — оптимален для плохих дорог и бездорожья. Колёсная база 5340 мм длины и 1960 мм ширины — внушительные размеры с просторным кузовом.

Предусмотрен опционный пакет Red Chrome, который включает красный логотип на носу,

красный декор на колесах и порогах. Также Foton Tunland G9 имеет свой интерьер с единым блоком из двух экранов на передней панели (по 12,3 дюйма каждый), обивкой кожей и расширенным оснащением. Дерзкий стиль, продуманный до каждой детали.

Фургон Forland 3 — опциональная новинка в ряду грузовой техники ГРУЗОМОЛЛ.

Маленький и вместительный фургон отлично подходит для перевозки грузов в большом городе.

Когда вы ищете удобный для работы в плотной городской застройке: компактный, маневренный и при этом достаточно вместительный, — фургон вполне возможно, что это 3,5-тонный Forland 3. Компактный, мощный, вместительный и комфортабельный автомобиль рассчитан именно на работу в тесноте мегаполиса.

Шасси машины — сама простая. Лонжеронная рама из высокопрочной, легированной стали, зависимая, рессорная подвеска спереди и сзади. Шасси поставляются из Китая, а различные варианты надстроек вы уже выбираете под свой бизнес в компании ГРУЗОМОЛЛ.

Двигатель 2,5-литровый «фотоновский» агрегат модели 4F25TC. Это новый мотор, который позиционируется как собственная разработка Foton. Коробка передач механическая, 6-ступенчатая. В процессе адаптации к российским условиям в задней подвеске появился стабилизатор поперечной устойчивости. Передние тормоза дисковые, задние барабанные. Привод тормозов гидравлический. Есть антиблокировочная система и система стабилизации.

Forland 3 в ГРУЗОМОЛЛ предлагают с тремя вариантами колесной базы: 3000, 3360 и 3800 мм. Длина грузовой платформы, соответственно, 3800, 4400 и 5200 мм. В кузов, в зависимости от размера, можно загрузить 6, 8 или 10 палет с грузом. В процессе адаптации к российским условиям удалось





снизить снаряженную массу машины более чем на 300 кг, что позволило увеличить грузоподъемность. Вообще, запас прочности у легкого 3,5-тонного Forland 3 солидный. Допустимая нагрузка на переднюю ось 2 тонны, на заднюю 5 тонн.

Производителем заявлена отличная коррозионная стойкость кабины. Гарантия на автомобиль 3 года без ограничения пробега.

ГРУЗОМОЛЛ – ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР ЛЕГКОВЫХ DONGFENG НА УРАЛЕ!

Первый и единственный официальный представитель легковых моделей городских кроссOVER: Dongfeng Mage и Dongfeng Hugu.

Dongfeng Mage – идеальная городской кроссOVER с экономичным 1,5л двигателем с турбонадувом и эко-режимом, что снижает расход топлива. Мощность – 197л.с., 7-ступенчатая коробка передач DCT, максимальный крутящий момент, Нм/об/мин – 305/2000-4000; клиренс – 202мм.

Для городских поездок кроссOVER оснащён умными помощниками: автопарковка, камера 360°, адаптивный круиз-контроль для комфортного ожидания в пробках. Стильный дизайн экстерьера и качественный удобный интерьер, компактные габариты, маневренный и шустрый.

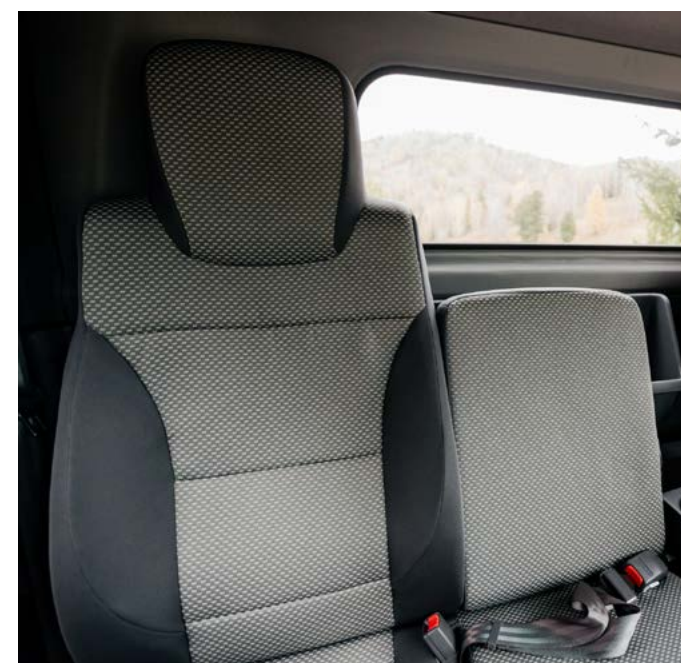
В на трассе ведёт себя уверенно и спокойно, благодаря продуманной аэродинамике, устойчивому шасси.

Dongfeng Hugu – кроссOVER с мощным силуэтом и при этом плавными линиями. Экономичный 1,5л двигатель с турбонадувом и эко-режимом, что снижает расход топлива. Мощность – 197л.с., 7-ступенчатая коробка передач DCT, максимальный крутящий момент, Нм/об/мин – 305/2000-4000; клиренс – 210мм.

Светодиодная оптика нового поколения, массивная решётка радиатора и эффектные 19-дюймовые колесные диски подчёркивают статус и стремительный характер автомобиля. Пояс из неокрашенного пластика и продуманная аэродинамика гарантируют готовность Dongfeng Hugu к любым погодным условиям и дорогам.

АВТОМОБИЛИ УЖЕ В НАЛИЧИИ В ГРУЗОМОЛЛ!

Подводя итог, отметим - ГРУЗОМОЛЛ смело шагает в будущее! Тонко чувствует потребности рынка и своих клиентов. Готов предлагать решения от простых до сложных задач. Здесь закладываются фундаменты будущих деловых, личностных и доверительных отношений!



ГРУЗОМОЛЛ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР



Актуальные обзоры на Грузовую технику и спецтехнику,

подпишись

JAC
MOTORS

FOTON

DONGFENG

Березовский, ул. Березовский тракт 9 | Автомобильная Столица Урала, +7 343 380 80 66, gruzomall.ru

Гусеничные экскаваторы: куда дует ветер?

Рынок дорожно-строительной техники в России переживает трансформацию. Она коснулась всех сегментов машин, но некоторые справляются чуть проще. Пожалуй, к ним можно отнести гусеничные экскаваторы. Хотя оценки производства и продаж в этой группе техники сильно отличаются у разных экспертов, объективно спрос поддерживают – и будут поддерживать в ближайшие годы – национальные проекты, ИЖС, лесной фонд и добывающая отрасль, где для землеройной техники есть стабильный фронт работ.

ЧТО ПРОИСХОДИТ НА МИРОВОМ РЫНКЕ?

По оценкам российских и международных аналитиков, глобальный рынок гусеничных экскаваторов в 2025 году демонстрирует рост спроса на фоне технологических инноваций. И в развитых, и во многих активно развивающихся странах обновляются парки в пользу моделей с акцентом на электрификацию, автоматизацию и цифровизацию. Закономерно во всем мире наблюдается рост цен на различные типы экскаваторов, что отражает инфляцию и увеличение сложности техники.

Тем не менее по итогам года маркетологи ожидают увеличения общего объема продаж на 5–7% и рост доли электрических моделей до 20% общего объема продаж.

Переход на электропривод и использование альтернативных источников энергии – наиболее яркий тренд рынка. Электрические и гибридные машины начинают занимать все более значительное место в строительной, горнодобывающей и сельскохозяйственной отраслях. Электрификация заняла центральное место на выставке bauma 2025. Hitachi Construction Machinery продемонстрировала 8 моделей электрических экскаваторов грузоподъемностью от 1,7 до 14 тонн, а электрифицированные линейки продукции XCMG и Sany привлекли внимание впечатляющими показателями: на 50% более высокая производительность и на 15% более низкое потребление энергии.

Второй важный и заметный тренд – развитие систем мониторинга и аналитики на базе интернета вещей (IoT). Использование сенсоров, GPS-навигации и интеграции с облачными платформами позволяет отслеживать состояние техники, прогнозировать поломки и оптимизировать работу. Например, одним из последних решений стало внедрение встроенных систем взвешивания. Возможность измерять массу поднимаемого материала позволяет оператору контролировать допустимую нагрузку и избегать перегрузок, что снижает износ техники и повышает безопасность.

Усовершенствованные алгоритмы управления и защиты минимизируют риски столкновений с



РОССИЙСКИЙ РЫНОК ЭКСКАВАТОРОВ ИДЕТ СВОИМ ПУТЕМ

С прошлого года и по сей день российский рынок разрывают противоположно направленные векторы.

С одной стороны, рынок землеройной техники напрямую зависит от развития жилищного и дорожного строительства. По данным Росстата, объем жилищного строительства в России по итогам 2024 года снизился на 2,4% по сравнению с рекордным 2023 годом. По прогнозу Дом.РФ, объем новых проектов жилищного строительства в России в 2025 году сократится на 27–38%, с 48 млн до 30–35 млн кв. м. А вице-премьер Марат Хуснуллин на профильном совещании в июне этого года отметил, что объем ввода жилья в 2027 году может снизиться на 30% к текущему уровню или даже упасть до нуля.

С другой стороны, инфраструктурное строительство, крупные дорожные проекты и добыча демонстрируют более стабильное развитие и поддерживают спрос на экскаваторы разной массы. Наиболее востребованными типоразмерами экскаваторов игроки рынка называют машины эксплуатационной массой от 12 до 70 т.

По данным BusinesStat, в 2024 году отечественное производство самоходных одноковшовых экскаваторов снизилось на 13,7% по сравнению с предыдущим годом и составило 1 048 единиц. При этом предприятия-производители делятся другой информацией. Завод «Тверской экскаватор» группы компаний UMG за январь – сентябрь 2024-го изготовил 356 экскаваторов – на 5% больше, чем годом ранее. Статистики по итогам года не опубликовано в доступных источниках. Другое предприятие этой группы – «Эксмаш» – выпустило 223 экскаватора, на 15% меньше, чем за АППГ.

Продажи российской дорожно-строительной техники на внутреннем рынке в январе – июне сократились на 45,4% год к году, до 21,1 млрд руб., сообщают в «Росспецмаше». Темпы падения рынка увеличились относительно первого квартала и января – мая, когда показатель достигал 36,6% и 41,3%. В июне продажи сократились еще заметнее – на 62,9% год к году, составив 2,7 млрд рублей, – это худший результат с начала 2025 года. По данным «Росспецмаша», падение отгрузок российской ДСТ за первое полугодие в штуках фиксируется по большинству основных видов техники.

Так, продажи автокранов упали на 54%, кранов-трубоукладчиков – на 69%, телескопических погрузчиков – на 86%, фронтальных погрузчиков – на 50%, автогрейдеров – на 50%, гусеничных бульдозеров – на 52%, экскаваторов-погрузчиков – на 10%, катков – на 78%, мини-погрузчиков – на 18%, экскаваторов – на 1%. Кстати, по итогам первого квартала, по статистике «Росспецмаша», экскаваторы показывали уверенную положительную динамику – рост на 39%. Но, вероятно, это было эхом несостоявшихся в финале 2024 года сделок. К тому же резкое падение было зафиксировано в



объектами или элементами строительной площадки, что особенно актуально в условиях ограниченного пространства, где точность имеет критическое значение.

Все современные изменения улучшают производительность и экономичность экскаваторов.

Если говорить об интересных особенностях рынков разных мировых регионов, эксперты выделяют следующие.

Китай. По данным Китайской ассоциации строительной техники, продажи экскаваторов на внутреннем рынке выросли на 99,4% в годовом исчислении в феврале, достигнув трехлетнего максимума за тот же период. Этот взрывной рост обусловлен сочетанием политических дивидендов и рыночных циклов. Наиболее востребованы на внутреннем рынке КНР небольшие экскаваторы.

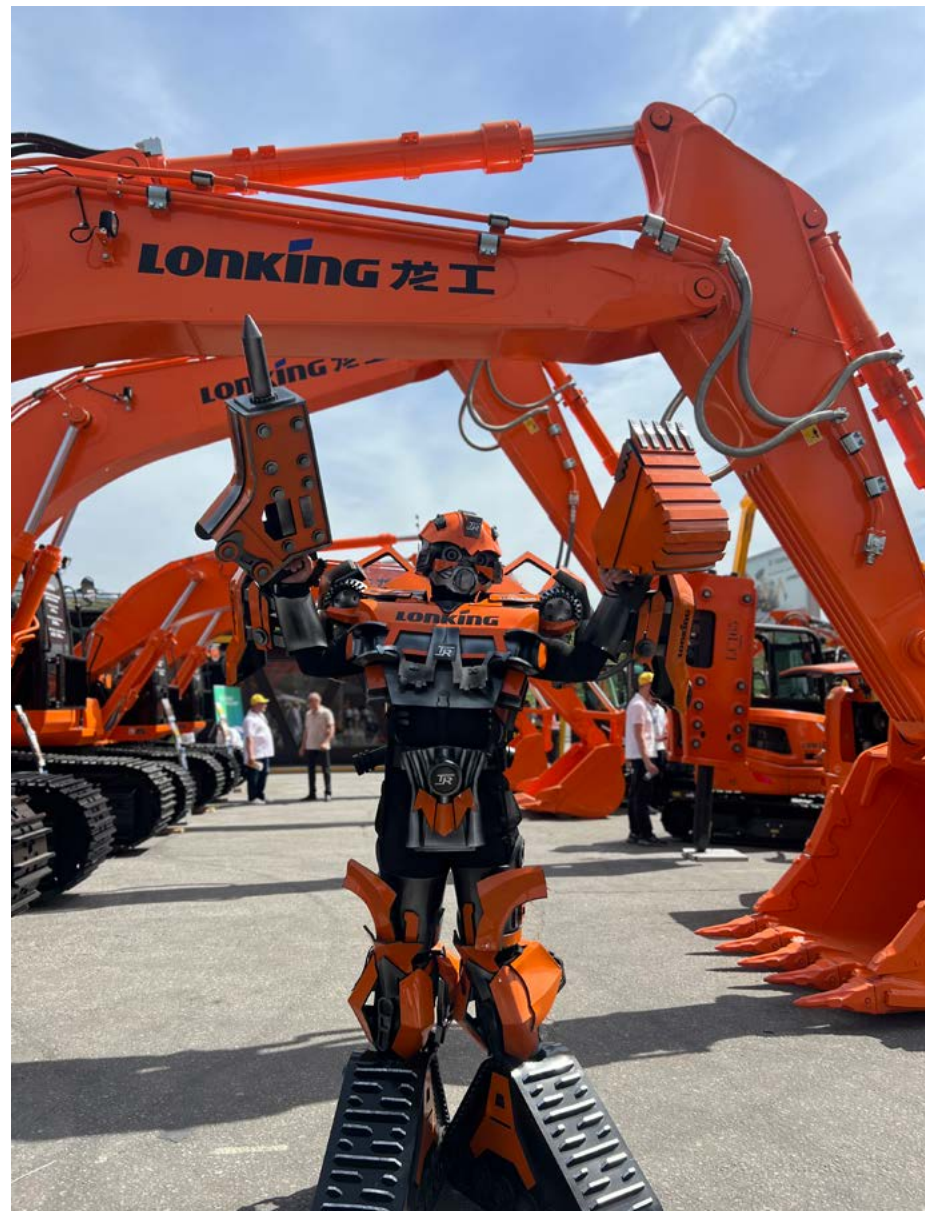
Африка. Здесь сложные климатические условия и реализация крупных международных проектов подстегивает спрос на максимально надежные

машины. В топе по продажам Caterpillar 336 или Komatsu PC220.

Южная Америка. Рынок здесь поддерживает спрос на экскаваторы среднего размера, популярны такие как Hyundai 220LC или LiuGong 925. Они используются для дорожных и горнодобывающих проектов.

Ближний Восток. Здесь акцент смещен на мощные машины для добывающей отрасли и крупных инфраструктурных проектов. Среди наиболее продаваемых моделей специалисты называют CAT 349 или Komatsu PC450, а также тяжелые модификации китайских машин.

Россия. На фоне мирового рынка российский в текущем году выглядит скромно. Рост сегмента гусеничных экскаваторов сдерживается макроэкономическими факторами, а рост отечественного производства пока не дает объективной положительной динамики, а лишь компенсирует снижение импорта.



мае: с заводских конвейеров сошло 50 единиц, что на 56% ниже, чем годом ранее. По итогам полугодия ситуация скорректировалась, а ожидания на третий квартал у аналитиков более чем скромные. По данным Росстата, совокупное снижение выпуска за пять месяцев составило 53% и тренд на снижение сохраняется. Похожие данные приводит и независимый аналитик, помощник президента НОПРИЗ Михаил Куликов. Его отчет по выпуску основных видов стройматериалов, изделий и конструкций за первые четыре месяца года приводит ЕРЗ.РФ. По данным эксперта, в 2025 году производство экскаваторов в России упало более чем вдвое.

И хотя на фоне «коллег» из других сегментов спецтехники производители экскаваторов чувствуют себя относительно хорошо, это низкие цифры, которые не могут закрыть потребность рынка и не позволят дать отпор экспансии китайских экскаваторов, когда спрос восстановится.

В «Росспецмаше» для защиты российского рынка продолжают предлагать активнее использовать госконтроль за техническим регулированием продукции и лиц-импортеров, следить за выполнением сертификации импортерами. Ассоциация поддерживает решение правительства о поэтапном увеличении ставок утильсбора на долгосрочный период. При этом в Минпромторге указали, что сбор на экскаваторы вырастет только с 2026 года, так как производство этой техники еще только осваивается в России.

По оценке экспертов, импортная техника также теряет позиции, но падение менее выраженное. Сказывается дефицит аналогов, а также влияние укрепившегося рубля на конкурентоспособность. Если в 2024 выросла до 80% доля импорта, и в структуре брендов гусеничных экскаваторов и других типов машин превалировала техника из КНР, то в 2025 году рынок начинает охлаждаться, растет

доля российских производителей, отмечал на профильном конференции директор категории продажи «Авито Спецтехника» Антон Агальцов.

Импорт экскаваторов после взрывного роста в предыдущие периоды в 2024 году сменился спадом. Существенное снижение отмечено по большинству основных китайских, а также корейских брендов. Фактически до единичных упали поставки производителей из стран, признанных недружественными.

По информации ООО «Айди-маркетинг», по итогам января – июня 2024 года в пятерке наиболее крупных поставщиков были: Sany – 623 единицы (-55%), Shantui – 354 машин (+27%), Lovol – 304 (+11%), LGCE (SDLG) – 263 экскаватора (-76%), XCMG – 218 единиц техники (-84%). Кроме того, ввозили экскаваторы марок Liugong, Sunward, Lonking, но все они продемонстрировали падение более чем на 50%. Экскаваторов прочих марок, включая «недружественные», – Caterpillar, Hitachi, JCB, Komatsu, Volvo, ввезено 66 единиц.

По данным Ассоциации импортеров и производителей спецтехники, в 2024 году падение рынка составило более 20% – со 110 000 до 81 000 шт., а в 2025 г. сокращение прогнозируется еще больше – на 30–35%. В интервью газете «Ведомости. Промышленность и инфраструктура» Егор Теплов-Байрейша, директор Ассоциации, сказал: «Рынок спецтехники России переживает самый глубокий и серьезный кризис с 1991 г. Основные факторы, которые оказывают негативное влияние на отрасль, – это высокая ключевая ставка и, как следствие, дорогие кредиты, а также значительное повышение утилизационного сбора».

Антон Николаев (SANY) в беседе с порталом «Экскаватор. Ру» на СТТ Экспо 2025 рассказал, что просадка российского рынка спецтехники в первом квартале 2025 составила примерно 10% и она не заканчивается, конкуренция усиливается, а цены стремятся к минимуму. По его прогнозам, рынок сожмется на 30 – 40%, и его поделят сильные игроки.

Подтверждает мнение коллег и Дмитрий Бабанский из SBS Consulting. По его оценке, импорт строительных машин в первом полугодии также демонстрирует негативную динамику – на 25 – 30% год к году.

Интересный аспект «Экскаватор. Ру» обсудил с Александром Матвеенком, руководителем проекта ZOOMLION в компании «Русбизнесавто» – риск повторения ситуации на рынке коммерческого транспорта, когда модели, ранее успешно прошедшие сертификацию, признавались госорганами нарушающими технические регламенты. Александр Матвеенок считает, что в случае со строительной техникой ситуация на рынке иная: здесь нет такого мощного российского производителя как «КАМАЗ», поэтому запреты попросту лишат потребителей вариантов. «Российские заводы со временем выйдут на серьезные объемы производства, но на это нужно еще лет 5–10, а скорее и больше», – добавил эксперт.

Добавим, что общая ситуация подтверждается и на рынке финансового лизинга. Согласно данным НАПИ, в январе – мае 2025 года в лизинг было передано 12,3 тыс. единиц специализированной техники, что на 48% меньше, чем за тот же период 2024-го. Причины такого падения кроются в высоких процентных ставках, удорожании лизинга и сжимающемся спросе со стороны бизнеса. Кроме того, наблюдается рост досрочного возврата техники и накопление нереализованных стоков у производителей и лизингодателей. Эксперты прогнозируют дальнейшее снижение продаж на 20–30% к АППГ.

Однако уже в текущих реалиях чиновники, российские производители и дистрибьюторы видят основания для позитивных изменений. В 2025 году начала расти доля производителей спецтехники из России. Это тренд текущего года, заявили эксперты на деловой сессии Logistika Expo.

Больше всего оптимизма, конечно, у государственных структур. По информации Минпромторга, в первом квартале 2025 года доля отечественной техники на рынке ДСТ выросла на 6 процентных пунктов и достигла 15% (998 шт.), гусеничных экскаваторов. Это происходит в том числе благодаря мерам господдержки. Так, в этом году на программу скидок потребителям выделено 12 млрд руб., что почти в 2,5 раза больше уровня 2024 г. Кроме того, с 1 апреля Минпромторг и Дом.РФ запустили реализацию программы льготного лизинга коммунальной и дорожно-строительной техники, напомнили в министерстве. Плюс с июля 2025 года введено ограничение на закупку импортной техники организациями с госучастием, что способствует увеличению доли отечественных производителей.

В январе и феврале этого года по сравнению с аналогичным периодом 2024 года в два раза увеличились отгрузки многоковшовых экскаваторов и экскаваторов-перегрузателей отечественного производства.

Например, в рамках госпрограммы размер субсидируемой скидки, предоставляемой покупателям экскаваторов, увеличен до 30%. Кроме того, обязательства по локализации производства таких машин в рамках специальных инвестиционных контрактов взяли на себя предприятия «ДСТ-Урал» и «Четра-Кранэкс».

Все эксперты сходятся в том, что в текущих условиях наиболее продуктивной стратегией может стать развитие собственного производства техники и импортозамещение в выпуске запчастей и расходных материалов.

ПЕРСПЕКТИВЫ ПРОИЗВОДСТВА ГУСЕНИЧНЫХ ЭКСКАВАТОРОВ В РФ

В прошлых номерах мы готовили большие материалы о российском производстве дорожно-строительной техники и перспективах локализации иностранных брендов, но эта тема настолько актуальна, что в ней постоянно появляются новые аспекты.



Изменение политической и экономической обстановки поставило вопрос о необходимости возрождения отечественного машиностроения в сегменте гусеничных экскаваторов. Доля экскаваторов, выпущенных в России за последние десять лет, не превышала 25%, а в 2022 году составила 14,4%. Причем собирались экскаваторы в основном иностранными компаниями, которые сейчас приостановили свою деятельность на территории России, импорт и логистика зарубежной продукции также затруднены.

Оперативно отреагировать на запрос и инвестировать в этот сегмент смогли только два крупнейших предприятия.

Концерн «Тракторные Заводы». В начале 2023 года «ЧЕТРА» объявила о возобновлении продаж гусеничных полноповоротных экскаваторов массой от 21,8 до 51 тонны и мощностью двигателя от 175 до 408 л. с. Осенью того же года группа компаний

КТЗ и машиностроительная группа «Кранэкс» подписали соглашение о создании крупного производства современных гусеничных экскаваторов массой 20–50 тонн. Весной 2024 года начало работу производство экскаваторов «Кранэкс» на российском заводе японской компании Komatsu в Ярославле.

К процессу активно подключился и другой крупный холдинг – UMG. Осенью 2022 года «Тверской экскаватор» смог наладить замещение компонентов и наладить выпуск 23-тонной модели. В 2023–2024 годах линейку дополнили другие «импортозамещенные» экскаваторы. В числе первых был переработан гусеничный экскаватор E225C, который теперь интегрирован с отечественными компонентами, в том числе двигателем ЯМЗ.

Сейчас за освоение новых ниш как по технике, так и по компонентам отвечает инженеринговый центр с подразделениями в четырех городах, где

расположены основные производственные мощности. Каждое подразделение занимается как универсальным проектированием систем спецтехники, так и работами по своему специализированному направлению. Например, челябинское подразделение специализируется на фронтальных погрузчиках, тяжелых грейдерах и бульдозерах, а тверское — на экскаваторах-погрузчиках, колесных и гусеничных экскаваторах.

За промышленными гигантами подтянулись и другие заводы. Очень активно развивается завод «ДСТ-Урал». В 2021–2023 годах челябинское предприятие реализовало инвестпроект по созданию расширению номенклатуры, стоимость которого оценивается в 3,3 млрд рублей, инвестировало 5 млрд рублей в производство комплектующих (проект рассчитан на 12 лет). В этом году завод начинает выпуск экскаваторов с локализацией производства. Для этого предприятие воспользовалось господдержкой в виде специального инвестиционного контракта. Объем инвестиций, рассчитанный на восемь лет, составляет 1 млрд 140 млн рублей. «Мы в рамках СПИК запускаем абсолютно новую для себя линейку техники. Сейчас мы подбираем партнера, в этом году начнем со сборки машин, поэтапно занимаясь локализацией их производства у себя. К 2029 году 80% комплектующих этих экскаваторов будут отечественного производства, в соответствии с требованиями Минпромторга РФ», — рассказал КП-Челябинск заместитель гендиректора «ДСТ-Урал» по работе с государственными органами Денис Давыдов. Однако, по нашей информации, проект сейчас развивается со значительным опережением плановых сроков.

Известный как производитель сельскохозяйственной техники «Ростсельмаш» в 2027 году планирует наладить выпуск гусеничных экскаваторов в Ростовской области на новой, сейчас строящейся производственной площадке. Компания планирует заместить импортную дорожно-строительную технику, доля которой на рынке превышает 90%. «Выпуск экскаваторов в металле, в режиме опытно-промышленной партии — это очередь 2027 года. В настоящее время рынок дорожно-строительной техники в России на 90% иностранный. По разным моделям и модификациям ситуация разная, но в целом, к сожалению, это так. С запуском производства дорожно-строительной техники мы надеемся забрать на себя большую часть этого рынка», — приводили СМИ слова совладельца предприятия Константина Бабкина. Он добавил, что «Ростсельмашу» будет сложно конкурировать с китайскими компаниями: «Их будет сложно вытеснить с рынка, это будет не быстрый процесс. Если говорить об инвестициях в проект, то это десятки миллиардов, расходы на обучение персонала», — уточнил собеседник, не конкретизировав стоимость запуска производства гусеничных экскаваторов.

Вектор развития российского производства очевиден. Интеграция в новые рынки, в том числе в рынок гусеничных экскаваторов, идет не так



быстро, как хотелось бы. Тяжелые модели пока не доступны нашим заводам, но процесс запущен — это главное.

Вопрос импортозамещения находится на особом контроле государства. Весной этого года на встрече с представителями бизнеса Владимир Путин дал понять, что акцент на закупку отечественного, даже по более высокой цене, будет сохраняться. Соответственно, перед иностранными производителями в очередной раз встает вопрос: может ли текущая ситуация поспособствовать локализации техники?

Глава Ассоциации импортеров и производителей спецтехники Егор Теплов-Барейша замечает, что около 85–90% спецтехники на рынке зарубежного производства. Повышение утильсбора делает импортную технику, в том числе китайскую, очень дорогой. По его словам, около 85–90% спецтехники на рынке — зарубежного производства, преимущественно из Китая. «Если иностранная компания хочет продавать спецтехнику в России, она должна решить вопрос по локализации в самое ближайшее

время. Приоритет будет отдаваться созданию именно совместных предприятий. Есть и специальные механизмы, например СПИКи. Поэтому на рынке из чисто импортной продукции смогут остаться только уникальные машины, весь остальной импорт станет очень невыгодным», — дал прогноз эксперт в беседе с «Ведомостями». Это крайне важно, учитывая большую потребность в технике, которую российские заводы пока не могут закрыть.

Темпы инфраструктурного строительства в России сохраняются, несмотря на макроэкономические факторы: если в 2022 году было реконструировано 1 600 км федеральных трасс и дорог федерального значения, то в 2024 году — уже более 2000 км. Только на строительство и ремонт дорог в России тратится от 3 до 10% федерального бюджета. В 2024–2028 гг. на эти цели будет потрачено более 2 трлн руб., плюс развитие железнодорожной и модернизация аэродромной инфраструктуры.

Согласно подсчетам АИПС, для реализации обозначенных президентом на ближайшие годы строек

понадобится в 10 раз техники больше, чем сейчас присутствует на рынке.

«Наши иностранные коллеги уже начали менять свои планы в связи с планируемым увеличением ставок утильсбора, предлагают проекты по локализации, и это говорит о том, что российский рынок важен для них и имеет перспективы», — добавил собеседник «Ведомостей» из UMG. Сообщается, что в настоящее время холдинг ведет переговоры с рядом зарубежных производителей и считает, что в тех нишах, где своих компетенций у компании пока не хватает, путь постепенной локализации производства с использованием отечественных материалов и технологий — это правильная и здоровая альтернатива ввозу продукции из-за рубежа.

Есть еще один промежуточный вариант — завозить компоненты из Китая и осуществлять сборку в России. Но, как рассказал portalu «Экскаватор. Ру» Александр Матвеев из «Русбизнесавто», опыт компании показал, что это невыгодно: «Мы уже пробовали. Привезли четыре машины в виде комплектующих. Из-за упаковки и особенностей размещения внутри контейнеров вместо четырех контейнеров получили восемь. При этом таможенная ставка на готовую технику составляла 5%, а на компоненты — 25%. Также мы заплатили за разборку машин (ведь производственная линия в Китае настроена на выпуск готовой техники, а не комплектующих) и за последующую сборку. Тогда утилизационный сбор на фронтальные погрузчики составлял около 600 тысяч рублей, и даже с возможностью возврата этих средств они не покрывали затраты».

Планомерное развитие отечественного производства гусеничных экскаваторов (как и другой строительной техники), создание иностранных предприятий, интегрированных в российскую экономику, и поддержка со стороны государства как машиностроительного сектора, так и потребителей — три кита, на которых, очевидно, в ближайшие годы и будет держаться рынок.

Формировать спрос будут привычные драйверы:

1. Национальные проекты и инфраструктурные стройки. Эта сфера постоянно нуждается в массовых моделях экскаваторной техники на 20–35 т. Это федеральный драйвер, который обеспечивает спрос на спецтехнику практически во всех регионах.

2. Городское строительство, особенно точечное и ИЖС. Здесь на ближайшие годы есть потенциал роста для мини-экскаваторов и средних моделей 6–15 т. Этот драйвер наиболее выражен в крупных городских агломерациях Центрального, Северо-Западного и Уральского ФО.

3. Добыча полезных ископаемых, экологические проекты (ТБО, рекультивация) и лесной фонд. Урал и Юг растут в этих направлениях и обеспечивают спрос на экскаваторы массой 45–50 т и средние машины с разнообразным навесным оборудованием.

Эти факторы позволяют абсолютному большинству экспертов и, главное, участникам рынка делать умеренно позитивный прогноз развития рынка гусеничных экскаваторов в России до 2030 года.



Новинки и бестселлеры модельных рядов SITRAK и HOWO представили на ComAutoTrans-2025

Российское представительство международного концерна SINOTRUK, компания «Синотрак Рус», представила на ComAutoTrans-2025 6 единиц коммерческого транспорта, среди которых как тягачи, так и полнокомплектные грузовики марок SITRAK и HOWO.

Хедлайнером экспозиции, занявшей более 500 кв. м., стал новый SITRAK C9H с колесной формулой 4x2 – последнее поколение седельных тягачей бренда с расходом топлива до 7% ниже, чем в предыдущей версии, увеличенным на 40 литров объемом топливных баков и высоким уровнем комфорта в кабине.

SITRAK C9H вобрал в себя наибольшее количество изменений и доработок под российский рынок. Так, измененная компоновка шасси помогла оптимизировать прокладку трубопроводов, что в сочетании с новой проводкой и улучшенной изоляцией обеспечило большую надежность. А модернизация выхлопной системы снизила шум и показатели вибрации. В базовой комплектации новинка получила усовершенствованную теплоизоляцию кабины, русифицированную приборную панель, multifunctional дисплей, аэродинамические дефлекторы, автономный отопитель на 4кВт и холодильник. Опционально доступны жидкостный отопитель 15кВт или 9кВт, бесключевой доступ, адаптивный круиз контроль, система предотвращения фронтального столкновения (AEBS), электронный парковочный тормоз и запуск двигателя с кнопки.

Помимо представленной машины с базой 4x2 модельный ряд SITRAK C9H также включает автомобили с колесными формулами 6x2 и 6x4. Все они будут поставляться с двигателем MC13.48-50A и 12-ступенчатой автоматической коробкой передач.

Среди уже известных в России машин на стенде был показан тягач SITRAK C7H 6x6, подготовленный под перевозку опасных грузов. Машина имеет двигатель 540 л.с., коробку передач 16+2 и топливную систему Bosch Common Rail. Для эксплуатации в тяжелых дорожных условиях автомобиль имеет блокировку межосевого и межколесных дифференциалов, составной стальной бампер, защиту радиатора спереди и снизу, дополнительные противотуманные фары.

В ответ на запрос со стороны отраслей, где используются автомобили концерна SINOTRUK, на стенде были продемонстрированы варианты полнокомплектных грузовиков для решения различных бизнес-задач. Так, для масштабных строительных проектов был представлен автобетоносмеситель на шасси SITRAK C7H 6x4 с объемом барабана 10 м³, механической коробкой передач, а также блокировкой



межосевого и межколесных дифференциалов. Решения для строительной отрасли дополнил автобетононасос на базе SITRAK C7H 10x4 с 6-секционной 61-метровой стрелой, производительностью бетононасоса 160 м³/час и рабочим давлением 85 бар.

Также в экспозиции были показаны решения для ритейла: шторно-бортовая платформа на шасси SITRAK C7H 6x2 вместимостью 45 м³ и грузоподъемностью 12,6 тонн и фургон-рефрижератор HOWO T5G 4x2 вместимостью 38 м³ и грузоподъемностью 8,95 тонн.

На тест-драйв компанией был предоставлен бестселлер российского рынка крупнотоннажных грузовиков, чьи продажи по итогам 2024 года превысили 19 тыс. единиц. SITRAK C7H с колесной формулой 4x2. Эта машина с двигателем 480 л.с. и роботизированной коробкой передач 16+2 имеет ретардер, ведущий мост с гипоидной передачей и блокировкой дифференциала заднего моста. Обновленный интерьер кабины включает в том числе панель приборов с цветным дисплеем 7,5 дюймов, мультимедиа с сенсорным экраном 12 дюймов, видекамеры на 4 стороны, multifunctional рулевое колесо, электрический насос подъема кабины, люк на крыше с электроприводом, холодильник. Автомобиль был представлен с солидным «зимним» пакетом, в



том числе с автономным отопителем кабины, предпусковым подогревом, топливным фильтром-сепаратором с электрическим и подогревом и пр.

Российский вилочный погрузчик «Силант» вошел в лонг-лист премии «Лучший промышленный дизайн России»

Первый вилочный погрузчик отечественного производства «Силант» (ПД 5,0), разработанный компанией «Априорные решения машин» (АРМ), включен в лонг-лист премии «Лучший промышленный дизайн России». Машина производится на Чебоксарском заводе силовых агрегатов. Благодаря максимальной локализации производства и соответствию современным требованиям промышленного дизайна, «Силант» способен составить серьезную конкуренцию ведущим мировым производителям и занять до 50% отечественного рынка в сегменте грузоподъемности 5 тонн.



К 2026 году в Чувашии планируют производить более 1000 вилочных погрузчиков, что впервые в истории российского машиностроения позволит увеличить долю отечественных машин в объемах всего рынка до 10%. Для этой цели на территории ЧЗСА строится новый сборочный цех для производства вилочных погрузчиков. Локализация моделей «Силант» на данный момент достигла 80%. Импортзамещение в данной сфере крайне актуально, учитывая, что 99% аналогичных агрегатов на рынке страны – зарубежного производства.

«Популярность модели и узнаваемость бренда «Силант» строятся, в том числе, на платформе бренда, которая основана на высоком технологическом уровне и сервисной поддержке. Ежегодно российским компаниям требуется несколько тысяч таких машин. Производство в Чувашии позволит значительно удовлетворить эти потребности. Однако, чтобы достичь максимального объема продаж и успешно продвигать продукт в условиях жесткой конкуренции, необходим выразительный внешний вид, подчеркивающий ключевые качества погрузчика: multifunctionality, надежность и высокую эксплуатационную способность. Превзойти конкурентов можно лишь при комплексном подходе, включая дизайн, технические характеристики, цену и сервис», – считает генеральный директор ООО «Чебоксарский завод силовых агрегатов» Александр Дмитриев.

Вилочный погрузчик «Силант» (ПД 5,0) производства ЧЗСА соответствует современным требованиям рынка – высокая производительность,

система телематики и системы безопасности – и обладает значительным экспортным потенциалом. Заложенная в бренд идеология отражена в расшифровке «Сила наших технологий». Погрузчик ориентирован на сегмент тяжелого класса и имеет высокий потенциал выхода на рынки стран СНГ и дружественных государств, где востребована надежная и доступная складская техника для тяжелых условий эксплуатации.

Автор проекта вилочного погрузчика «Силант» Илья Дурандин отметил, что «Мы стремились сделать российский вилочный погрузчик заметным и узнаваемым. Выбранный вариант оформления подчеркивает национальную идентичность нашей продукции и отражает современные тенденции: простоту форм, эргономичность, ремонтопригодность и готовность к суровым условиям эксплуатации. Фирменная палитра бренда «СИЛАНТ» формирует образ надежного и современного транспортного средства. В симбиозе с конструкцией цветовая гамма, сочетающая бежевый цвет кузова с акцентами красного и фирменного темно-синего символизируют надежность и практичность машины. Наша задача – показать, что погрузчик не только функциональный инструмент, но важный элемент производственной и индустриальной культуры».

Премия «Лучший промышленный дизайн России» – ключевая площадка для российских производителей и дизайнеров, представляющих на рынке современные и оригинальные продуктовые решения. Это важное событие для

профессионального сообщества, так как одновременно демонстрирует и передовые достижения в различных производственных отраслях.

В конкурсе, в номинации «Дизайн-продукт транспортных средств», участвуют модели ведущих производителей промышленной техники. Среди них: экскаваторы, телескопические и фронтальные погрузчики производства «Ростсельмаш», автомобиль Lada Azimut от «Автоваза», электропоезд «Иволга 4.0», скоростной пассажирский катамаран «Сарма» и другие. Всего в номинации представлено 23 варианта дизайна промышленных продуктов.

Сбор заявок на участие и формирование лонг-листа премии проходил с 30 июня по 12 сентября. Следующим этапом, запланированным на период с 15 по 26 сентября, станет народное голосование по представленным дизайнерским проектам, а также их оценка экспертным советом. По результатам этих процедур будет сформирован шорт-лист премии.

Объявление победителей и церемония награждения состоятся в октябре текущего года.

АРМ и ЧЗСА являются участниками Машиностроительного кластера Чувашской республики, объединяющего 22 предприятия, стратегию развития которого до 2030 года утвердил Кабмин Чувашии 22 апреля 2025 года.

Народное голосование по проектам-номинантам премии «Лучший промышленный дизайн» проводится здесь <https://design-prom.ru/nominacii/>

Грузовики FORLAND стали доступнее: новое ценовое предложение от АО «МБ РУС»

В рамках стратегии расширения доли рынка в сегменте среднетоннажных автомобилей АО «МБ РУС», эксклюзивный дистрибьютор FORLAND в России (входит в ГК «Автодом»), приняло решение о снижении цен на грузовики FORLAND.



Снижение рекомендованных розничных цен на грузовые автомобили FORLAND составило от 400 000 до 1 200 000 рублей в зависимости от моделей. Например, бортовую платформу со сдвижным тентом на шасси FORLAND 3 с длиной колесной базы 3360 мм теперь можно приобрести от 4 275 000 рублей, а изотермический фургон на шасси FORLAND 3 с длиной колесной базы 3000 — от 3 972 000 рублей. При этом дистрибьютор сохранил субсидию в размере от 400 000 до 500 000 рублей при покупке грузовиков FORLAND в лизинг, что позволит клиентам приобретать автомобили на еще более выгодных условиях.

«Мы уверены, что снижение цен на грузовики FORLAND откроет новые возможности для малого и среднего бизнеса, крупных транспортных компаний и индивидуальных предпринимателей. FORLAND — это выбор тех, кто ищет современный, прочный и адаптированный к российским условиям автомобиль, способный выдерживать интенсивную эксплуатацию в любом климате. Мы активно работаем над тем, чтобы предложение FORLAND было максимально доступным, практичным и выгодным для конечного потребителя, обеспечивая при этом высокий уровень послепродажного обслуживания и постоянное наличие запчастей на центральном складе», — отметил Юрий Зорин, бренд-директор FORLAND в АО «МБ РУС».

Автомобили FORLAND отличаются высоким качеством, выносливостью и способны эффективно выполнять задачи в суровых российских условиях при температуре воздуха от -40°C до +42°C. Среди ключевых преимуществ грузовиков FORLAND следует отметить мощный двигатель, 6- и 8-ступенчатую трансмиссию, просторную, комфортную кабину с поддресоренным сиденьем водителя, оптимальное соотношение цены и качества, а также высокие потребительские характеристики.

Уделяя особое внимание потребностям клиентов, «МБ РУС» предлагает готовые решения в виде изотермических фургонов и бортовых платформ со сдвижными шторами. Дополнительно на рынке представлены дооборудованные автомобили: рефрижератор, кран-манипулятор, автоэвакуатор со сдвижной платформой, а также фургон-мороженица. Кроме того, клиенты могут дооборудовать шасси под индивидуальное решение у авторизованных партнеров-кузовопроизводителей.

О КОМПАНИИ:

FORLAND — дочерняя марка крупного китайского конгломерата *Beiqi Foton Motor*, основанная в 1999 году. Под брендом FORLAND на 17 предприятиях, расположенных в КНР, Азии и Африке, выпускаются малотоннажные, среднетоннажные и крупнотоннажные коммерческие автомобили. Подразделение FORLAND располагает более чем 400 дилерскими центрами и 300 сервисными станциями в 50 странах мира. За время существования марки выпущено уже более пяти миллионов грузовых машин.

Официальный сайт: <https://forland-russia.ru/>

АО «МБ РУС» (прежнее наименование — АО «Мерседес-Бенц РУС») основано в 1994 году. Компания входит в группу «АВТОДОМ». Основные направления деятельности: продажа, послепродажное обслуживание и гарантийная поддержка легковых и коммерческих автомобилей, а также продажа оригинальных запасных частей и аксессуаров.

Официальный сайт: <https://mbus.ru>

«Автодизель» представил перспективные двигатели на выставке «Международный железнодорожный салон пространства 1520 PRO//Движение. Экспо»

Ярославский моторный завод «Автодизель» представил перспективные двигатели на выставке «Международный железнодорожный салон пространства 1520 PRO//Движение. Экспо», которая проходит с 28 по 31 августа в Музее железнодорожных дорог России в Санкт-Петербурге. На выставке представлена действующая и перспективная продукция ЯМЗ для техники ОАО «РЖД».

Ярославский моторный завод представил на выставке новейшие дизельные и газовые двигатели, разработанные с учётом современных требований к мощности, экологичности и надёжности. Участие в выставке нацелено на продвижение продукции «Автодизеля» на рынке железнодорожной техники и укрепление сотрудничества с ОАО «РЖД» и другими участниками отрасли.

Двигатели ЯМЗ широко применяются на железнодорожной технике, обеспечивая высокую производительность и надёжность в условиях интенсивной эксплуатации. Кроме того, моторами ЯМЗ комплектуется колесная техника, включая специализированные и строительные машины, выполняющие различные задачи для железнодорожной отрасли, что подтверждает универсальность и эффективность применения моторов в различных сферах.

В числе экспонатов, продемонстрированных на выставке — дизельный двигатель ЯМЗ-855, газовый двигатель ЯМЗ-537 CNG и перспективный дизельный агрегат ЯМЗ-770.



Двигатель ЯМЗ-855 — это новый 12-цилиндровый V-образный дизельный двигатель повышенной мощности с размерностью цилиндра 140x140 мм и рабочим объёмом 25,86 л. Четырёхтактный мотор оснащён турбонаддувом, жидкостным охлаждением, непосредственным впрыском топлива и промежуточным охлаждением наддувочного воздуха. Номинальная мощность двигателя достигает 775 кВт (1054 л.с.), максимальный крутящий момент — 4300 Нм, степень сжатия — 16. В конструкции мотора применены более прочные базовые детали, включая чугунные головки цилиндров, увеличена производительность масляного и водяного насосов, оптимизированы

каналы системы охлаждения. Двигатель оснащён современной аккумуляторной системой подачи топлива Common Rail. Микропроцессорное управление обеспечивает оптимальные параметры впрыска, что гарантирует высокую мощность, отличные пусковые свойства, минимальный расход топлива, низкий уровень шума. Ресурс двигателя составляет до 20 000 моточасов, что позволяет ему успешно конкурировать с импортными аналогами в сегменте тяжёлых промышленных двигателей. С июня 2024 года началась отгрузка двигателей серии ЯМЗ-855 ключевым потребителям.



Двигатель ЯМЗ-537 CNG — это новый серийный 6-цилиндровый рядный газовый двигатель пятого экологического класса с размерностью цилиндра 110x135 мм и рабочим объёмом 7,7 л. Оснащён принудительным искровым зажиганием и системой распределённого впрыска газа с электронным управлением. Степень сжатия снижена до 11, что характерно для газовых моторов. Диапазон мощности двигателя варьируется от 210 до 300

л.с., максимальный крутящий момент — от 830 до 1250 Нм. В качестве топлива используется компримированный природный газ (метан), что способствует снижению вредных выбросов и улучшению экологических показателей.



Перспективный дизельный агрегат ЯМЗ-770 объединяет в себе лучшие технические решения, накопленные за более чем полувековой опыт производства моторов марки ЯМЗ. Это рядный 6-цилиндровый дизель с размерностью цилиндра 130x156 мм и рабочим объёмом 12,42 л, покрывающий широкий диапазон мощности (от 360 до 600 л.с.) и крутящего момента (от 2100 до 2550 Нм). Применена система подачи топлива аккумуляторного типа с микропроцессорным управлением, а для достижения пятого экологического класса используется система очистки отработавших газов SCR. Блок и головка цилиндров изготовлены из чугуна, поршни могут быть алюминиевыми или стальными в зависимости от версии двигателя. В настоящее время ЯМЗ-770 проходит этап эксплуатационных испытаний в составе техники.

Ярославский моторный завод «Автодизель» (www.ymzmotor.ru) является одним из крупнейших российских предприятий, специализирующихся на производстве дизельных и газовых двигателей, сцеплений и коробок передач. Предприятие объединяет три производственные площадки в Ярославле и поставляет двигатели для более чем 400 моделей транспортных средств российских производителей. Продукция ЯМЗ используется в коммерческих автомобилях, автобусах, магистральных автопоездах, карьерных самосвалах, аэродромных тягачах, зерноуборочных комбайнах, лесовозах и экскаваторах. Линейка двигателей включает средние и тяжёлые моторы мощностью от 130 до 800 л.с. Доля предприятия на российском рынке составляет около 46 %. Кроме того, «Автодизель» проектирует и выпускает более 800 модификаций энергоустановок «ЯМЗEnergy» мощностью от 60 до 400 кВт на базе двигателей ЯМЗ.

Грузовики из КНР: текущая ситуация, парадоксы и прогнозы

Рынок грузовой техники в России в этом году очень богат на события, причем с разнонаправленными векторами и дуальными последствиями. Даже официальная статистика сегодня уже не отражает ситуацию в полной мере, а лишь показывает, какое решение проблем нашли представители производителей и дилеры грузовиков в текущий момент. Попробуем разобраться, куда движется рынок тяжелой грузовой техники, как в него вписывается ситуация с отзывами ОТТС на китайские машины и – главное – чего ждать в ближайшее время.



РЫНОК ГРУЗОВИКОВ В РОССИИ: ФАКТЫ

После активного роста в 2022 и 2023 годах в 2024 году объем продаж грузовой техники в России снизился до 120 000 единиц (–13% к 2023), по данным Минпромторга. В начале 2025 года падение усилилось. Более того, на рынке возникла ситуация «зачистки» техники, не соответствующей требованиям российского техрегламента в плане безопасности. Началось в феврале 2025 года, когда Росстандарт признал грузовики Shacman SX3258 представляющими опасность. Ранее ведомство в ходе контрольно-надзорного мероприятия выявило несоответствия в части задней противоподкатной защиты и боковых защитных устройств, которые несут прямую угрозу жизни и здоровью водителей и пассажиров легковых транспортных средств, которым в случае попадания в ДТП с участием такой грузовой техники будут причинены значительные повреждения. Плюс были обнаружены нарушения в части шумовых ограничений, которые являются фактором производственного стресса и непосредственно влияют на самочувствие и здоровье водителя такого ТС и способствуют его усталости. В результате одобрение типа транспортного средства (ОТТС) было приостановлено, продажи под запретом. Ведомство предписало заводу-изготовителю разработать отзывную

программу по исправлению всех конструктивных нарушений как у уже реализованных, так и у не проданных грузовиков, которых в РФ на складах дилеров скопилось около 13 000.

Как среагировал рынок? По итогам января – апреля 2025 года продажи новых грузовиков составили 21 588 (–47% к тому же периоду в 2024 году). Далее, согласно данным агентства «АВТОСТАТ», тренд продолжился с учетом «китайской» коррективы. По результатам июня 2025 года в России было реализовано 2 930 новых грузовиков полной массой более 16 тонн, что на 66,8% меньше, чем в июне 2024-го. Лидером остался отечественный KAMAZ, доля которого в начале лета составила порядка трети (31,7%) общего количества. При этом год назад (в июне 2024-го) она была почти в два раза ниже (16%). Далее в рейтинге расположились три китайские марки – SITRAK (377 шт.), Shacman (272 шт.) и FAW (254 шт.). Их доли рынка год к году заметно снизились: у SITRAK – с 19,4% до 12,9%, у Shacman – с 15,9% до 9,3%, у FAW – с 12,6% до 8,7%. Закономерно самое сильное падение отмечено у Shacman. Замыкает ТОП-5 брендов в июне белорусский MAZ (207 шт.), доля которого, напротив, немного выросла (с 5,4% до 7,1%).

Что касается итогов 1 полугодия 2025 года, то за этот период в РФ было реализовано 22 013 новых HCV. И это на 55,9% меньше, чем в январе – июне прошлого года.

В июле сработал эффект ожидания очередного повышения ставки утильсбора, которое произошло 1 августа. На этом фоне объем импорта китайских грузовиков в Россию резко увеличился. «Коммерсантъ» со ссылкой на данные таможенного управления КНР сообщал, что в сегменте грузовых автомобилей тяжелее 20 тонн поставки в сравнении с июньскими выросли в 13 раз, до 68,28 миллионов долларов. Остальные категории продемонстрировали негативную динамику: поставки малотоннажных и среднетоннажных грузовиков, а также самосвалов снизились.

Дмитрий Бабанский (SBS Consulting) в беседе с изданием предположил, что наращивание поставок могло произойти по инициативе китайской стороны для компенсации замедления внутреннего рынка.

Хороший результат в середине лета показал и рынок бывших в употреблении машин. По данным «Автостата», в июле 2025 года было продано 18 100 грузовых автомобилей с пробегом. Это на



1,4% больше, чем в июле прошлого года. Эксперты отмечают, что впервые за полгода на вторичном рынке грузовых автомобилей наблюдается положительная динамика. Почти четверть вторичного рынка грузовиков в июле пришлось на KAMAZ, результат которого в июле составил 4 100 машин. За ним следует GAZ (1 500 шт.), а замыкает первую тройку белорусский MAZ (1 200 шт.). Кроме них, в ТОП-5 брендов попали шведский Volvo и китайский Shacman (1 100 и 901 единица соответственно).

Далее на авансцену рынка снова вышел Росстандарт, который приостановил действие Одобрений типа транспортного средства (ОТТС) для девяти моделей грузовиков китайских брендов: FAW CA4250 и CA4180, Dongfeng DFH4180 и DFH5200B, а также Foton BJ4189, H5, M4L и Sitrak ZZH5. Продажа данных грузовиков в России запрещена.

По данным «Коммерсанта», под запрет попали около 20 000 машин, многие из которых уже находятся в России, некоторые эксперты озвучивали цифру в 30 000 единиц техники. Эти модели составляли значимую долю сегмента тяжелых грузовиков. Напомним, Dongfeng 4180 занял 4-е место по продажам в первой половине 2025 года (839 ед., 3,8% рынка), а FAW J6 – 7-е (685 ед., 3,4%).

Причиной, так же как и в ситуации с Shacman, стало несоответствие грузовиков требованиям безопасности и экологическим стандартам:

- низкая эффективность тормозов
- завышенный уровень шума
- ошибки в маркировке органов управления
- проблемы с установкой систем экстренного вызова
- нарушения в части ремней безопасности,

рулевого управления, уровня выбросов и электромагнитной совместимости

- наличие дефектов, таких как плохая координация работы двигателя и коробки передач, и использование тонкого металла в кузове.

Росстандартом выдан ряд предписаний официальным представителям изготовителей о необходимости разработки программы мероприятий по предотвращению причинения вреда (отзывная кампания).

Рынок не сразу отыграл это событие, а в СМИ стала активно муссироваться тема о том, что в начале августа регистрации тяжелых грузовиков в России показали неожиданный рост. По сообщению директора агентства АВТОСТАТ Сергея Целикова, только за семь дней был реализован 941

большегруз, что на 22,4% превышает результаты предыдущей недели. Тенденция продолжалась весь август: в последнюю неделю рост в сегменте новых крупнотоннажных грузовых автомобилей составил 36,8%.

В Институте развития транспорта объяснили, что всплеск связан с постановкой «на номера» находящихся в дилерских стоках машин в связи с появившейся информацией о возможном аннулировании электронных ПТС некоторых моделей грузовиков. Но Целиков в своем Telegram-канале писал, что прирост регистраций отмечен не только у китайских марок (HOWO, Shacman), но и у KAMAZa. Это свидетельствует о том, что постановка на учет – не единственная причина роста продаж и, вероятно, рынок уже прошел дно. Хотя отставание

Нарушение	Описание	Норма	Факт	Риск
Тормозная система	Эффективность торможения	≤36 м при 60 км/ч	40–42 м	Высокий риск ДТП
Уровень шума	Внешний шум	≤80 дБ	82–85 дБ	Штрафы, дискомфорт
Ремни безопасности	Прочность	≥14 кН	10–12 кН	Травмы при аварии
Выбросы СО	Уровень в кабине	≤24 ppm	40–50 ppm	Отравление
Экстренный вызов	Подключение к ЭРА-ГЛОНАСС	Автоматическое	Прерывистое	Задержка помощи



от показателей прошлого года пока еще очень большое: по итогам августа в стране продали 3 682 новых крупнотоннажных грузовых автомобиля, что на 59,5% ниже прошлогоднего результата. КАМАЗ сохранил первенство с результатом 1 200 проданных автомобилей. В число лидеров также вошли Shacman (584) и Sitrak (383), а также Howo (285) и FAW (236), однако в целом доля китайских грузовиков и спецтехники на российском рынке сократилась с 66% до 50%, свидетельствуют данные аналитиков. Закономерно доля отечественных брендов увеличилась с 34% до 50%.

По последним данным аналитического агентства «Автостат», в целом за восемь месяцев 2025 года рынок демонстрирует негативную динамику. Всего был реализован 38 761 грузовик, что на 54% меньше показателя АППГ (84 003 единицы). При этом по сравнению с июлем зафиксирован лишь незначительный рост в 0,7%.

На рынке наблюдается существенная перестройка сил. Лидером продаж стал КАМАЗ, реализовавший 1 465 машин и занявший около 30% месячного объема. Следом за ним расположились Shacman с долей 12%, Sitrak – 8%, ГАЗ – 7%, HOWO

– 6%, FAW – 5%, Isuzu – 5%, МАЗ – 4%, «Урал» – 3% и SANY – 3%, что значительно ниже результатов прошлого года.

Большинство ключевых игроков продемонстрировали значительное падение продаж.

С такими результатами рынок подошел к сентябрю. Однако учитывая, что он переживает серьезную трансформацию, цифры не совсем корректно отражают происходящее.

РЫНОК ГРУЗОВИКОВ В РОССИИ: ТРАКТОВКИ

Ситуация с отзывом ОТТС у китайских брендов вызывает несколько важных вопросов, и главный из них касается собственно получения одобрения марками. Были ли отозванные ОТТС изначально оформлены с нарушениями? Как происходит этот процесс? Почему глава Минпромторга Антон Алиханов заявил о необходимости более жесткой работы по сертификации только в этом году? Как будут строиться отзывные компании? Постараемся разобраться.

Могли ли отозванные ОТТС быть оформлены с нарушениями? В теории да. Росстандарт не

проводит испытания сам. Проверки выполняют аккредитованные независимые лаборатории, производитель обязан предоставить корректные протоколы. Зачастую сертификация происходит на основе документов об испытаниях, выданных в лабораториях стран ЕАЭС. Российские эксперты не видят этих лабораторий и их оснащение, они могут представлять собой только офис с ноутбуком и принтером. Руководитель ООО «ИнфоТехРазвитие», выдавшего ОТТС на китайские грузовики Shacman, Павел Бурьянов в беседе с «Известиями» заверил, что перед сертификацией транспортные средства успешно прошли испытания. По его словам, при оформлении ОТТС были соблюдены все соответствующие требования технического регламента Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств».

Однако главный редактор журнала «За рулем» Максим Кадаков в интервью «БИЗНЕС Online» отметил, что есть известные примеры, когда то, что продается в торговой сети, не совсем соответствует тому, что было заявлено при сертификации автомобилей. Особенно при подаче сертификатов, которые получали где-нибудь за рубежом. «С



европейскими [сертификатами] еще ничего. Есть еще сертификаты на какие-то отдельные виды испытаний или в целом на весь автомобиль. Были, например, сертификаты, полученные в Беларуси, Казахстане, Киргизии. И если в Беларуси еще худо-бедно есть некая испытательная база, то в Киргизии и Казахстане ее нет вообще. Как там можно получить какие-то сертификаты, мне, например, не очень понятно. А мы их обязаны принимать», – приводит издание слова спикера.

В качестве ответа можно привести слова Бурьянова о том, что по пунктам, указанным Росстандартом, изготовитель предоставил сообщения об официальном утверждении, выданные административными органами стран-участниц Женевского соглашения от 1958 года. Так, согласно приложению к ОТТС, основанием для сертификации задних и боковых защитных устройств самосвала Shacman стали документы Министерства промышленности, торговли и туризма Испании. Эффективность тормозов была подтверждена белорусским органом по сертификации продукции машиностроения «Академ-серт».

Любые изменения и доработки конструкции должны были осуществляться с оглядкой на требования локальных документов, однако китайская промышленность, ориентированная на экспорт, известна тем, что такие изменения проходят без уведомления. Сразу несколько экспертов заявляли, что в последние годы заводы из КНР планомерно снижали качество машин, удешевляли их, и в какой-то момент в РФ стала поступать практически некондиционная техника, которая представляет собой опасность.

Как рассказал «БИЗНЕС Online» вице-президент Национального автомобильного союза Антон Шапарин, организация боролась за это решение. «Мы подавали иск к Росстандарту из-за того, что

он не применил все возможные меры принуждения к компании Sitrak, которая явно нарушала российское законодательство и совершенно не собиралась выполнять требования по отзывной кампании. Что же касается остальных китайских марок, то они занимались по большому счету тем же – сертифицируются одни автомобили, поставляются другие». По итогам исследования, в России зафиксированы 422 аварии с грузовиками и шасси Sitrak и Howo, которые подлежали отзыву (более 2 000 автомобилей), но продолжили ездить по дорогам. Во всех случаях водитель и пассажиры подвергались высокому риску получить травмы. «Сотрудниками ГИБДД были зафиксированы 371 авария с повреждениями данных грузовиков средней тяжести, 51 ДТП с тяжелыми повреждениями данных грузовиков, пять ДТП, в том числе лобовые столкновения, перевороты транспортных средств», – сообщили в НАС.

Стандарты безопасности едины для всех. Закономерно возникает вопрос: только ли китайские марки нарушают их, особенно в условиях дефицита компонентов? Нарушения фиксировались не только у китайских, но и у российских производителей. Но по словам игроков рынка, последние оперативно смогли их устранить, а представители КНР не среагировали на замечания, которые изначально были озвучены в форме предупреждений. Казалось бы, вопрос в заинтересованности производителя в российском рынке и в готовности доработать конструкцию. По самосвалам Shacman производителя обязали разработать отзывную программу еще несколько лет назад, и был разработан проект, но в ООО «Шакман моторс» заявили, что ведомство ее не согласовывало с 2023 года. В результате в этом году по поручению Генпрокуратуры была проведена проверка, которая закончилась отзывом ОТТС. Также в деловых кругах неофициально

обсуждалась информация о том, что поводом для введения запрета стал конфликт КАМАЗа с Weichai. Когда российскому автогиганту стали недоступны европейские двигатели для флагманской серии К5, они перешли на китайские силовые агрегаты. Изначально двигатели были достойными по качеству, но, когда ими попытались агрегатировать в серию, моторы стали массово клинить после совсем небольшого пробега. И здесь, вероятно, включилось лобби.

Директор департамента консалтинга SBS Consulting Дмитрий Бабанский в беседе с «Газетой. Ру» заявил: «Мы видим, что протекционизм является глобальной тенденцией. Поэтому логично, что в сложные времена правительство поддерживает отечественных производителей». История с проверками и отзывами ОТТС на китайские самосвалы и тягачи выглядит как попытка защиты российских предприятий, считает и партнер «Автостата» Игорь Моржаретто. По итогам 2024 года «китайцы» впервые в истории потеснили КАМАЗ (17 200 единиц) на второе место, а лидером по объему продаж стал Sitrak с результатом 19 400 машин. Shacman занял третье место с результатом 15 700 автомобилей, а запрещенный в феврале самосвал SX3258 стал третьим по популярности грузовиком, по данным «Автостата». Соответственно, первые два места в модельном рейтинге заняли отозванные позже Sitrak C7H и Dongfeng 4180. Более того, GX – прямой конкурент камазовского флагмана, модели 54901.

В свою очередь, ПАО «КАМАЗ», согласно собственным подсчетам, реализовало на внутреннем рынке всего 4 150 грузовых автомобилей массой от 8 до 14 т и 20 300 единиц массой свыше 14 т. Чистый убыток компании по РСБУ, по итогам 2024 года, составил 3,4 млрд рублей против 11,9 млрд рублей чистой прибыли годом ранее, следует из сообщения автопроизводителя, которое приводило ТАСС.



Учитывая прямую конкуренцию, ограничение продаж китайских грузовиков может создать окно для КАМАЗа и ГАЗа у клиентов средней руки, но, как полагает главред «Грузовик Пресс» Даниил Минаев, возможен лишь кратковременный эффект, поскольку у КАМАЗа нет такого ассортимента, как у китайских брендов. Но и эта передышка для российского концерна, который перешел на четырехдневку и вынужден работать на затоваренном рынке.

Кто останется в минусе? Вице-президент НАС отмечает, что наибольшие потери в текущей ситуации ожидают дистрибьюторов и дилеров. Первые остаются с нерастаженными грузовыми автомобилями, вторые — с техникой, приобретенной по договорам факторинга, что влечет за собой либо выкуп у банка и содержание склада, либо уплату процентов. Эксперт также подчеркивает, что сложности ожидают и лизинговые компании: они не только хранят такую технику на складах, но и рискуют столкнуться с ее возвратом со стороны клиентов. Непростая ситуация ожидает и тех, кто уже использует эти машины, в первую очередь из-за отсутствия возможности их перепродажи.

А что же сами китайские бренды? Эксперты сходятся во мнении, что, пока российский рынок остается интересен для бизнеса из КНР, он, конечно, будет учитывать предъявляемые требования и условия. К тому же со всеми запрещенными к

реализации машинами нет каких-то очень больших проблем. Специалисты озвучивали, что на устранение нарушений потребуется порядка трех-четырех месяцев. Самое сложное — согласовать программу. Как показывает озвученный выше опыт Shacman, это может быть совсем не просто. Гендиректор КАМАЗа Сергей Когогин в одном из интервью говорил: «У них просто нет культуры проведения отзывных кампаний. Они пошли по простому принципу: пока российское законодательство спит, мы действуем». А некоторые эксперты высказывали предположения, что китайские заводы выпустят новые модели с другими индексами, не устраняя прежние проблемы.

Тем не менее игроки рынка поделились с нами сведениями, что 21 августа Росстандарт утвердил план мероприятий по устранению недостатков на самосвалах SX3258. В ближайшие месяц-два дилеры ждут восстановления ЭПТС. По остальным брендам, насколько нам известно, также идет активная работа в этом направлении.

РЫНОК ГРУЗОВИКОВ В РОССИИ: ПРОГНОЗЫ

Рынок грузовой техники — и специальной, и коммерческой — переживает не самые простые времена. Как говорил заместитель гендиректора ПАО «КАМАЗ» Михаил Матасов на круглом столе по автопрому в Совете Федерации, комментируя

текущую макроэкономическую ситуацию, никогда одновременно в один год не соединялось в моменте сразу несколько негативных факторов: «Предыдущие кризисные годы давали нам возможность чувствовать себя относительно уверенно. Были свои определенные преимущества и сильные стороны: где-то — низкая инфляция, где-то — низкая ключевая ставка, высокие цены на нефть, закрытые границы и так далее. К большому сожалению, 2025 год вообрал в себя весь негатив предыдущих кризисов. Инфляция — больше 10%, и пока особых положительных подвижек нет. Ключевая ставка высокая с осени 2023 года, сейчас — 21%. Соответственно, все кредиты, все лизинговые платежи — это 30%+. Цена на нефть — невысокая, с тенденцией к снижению. Соответственно, бюджетное наполнение сразу уменьшается. Беспрецедентные международные ограничения, сложности с международными платежами, с поставками комплектующих и так далее».

Менеджер также сказал, что концерн понизил собственный годовой прогноз рынка. «Рынок тяжелых грузовиков в этом году мы прогнозировали в начале года на уровне 80 000 единиц. Сейчас мы понижаем прогноз рынка где-то до 45 000–50 000. И это считаем таким базовым сценарием, но и он оптимистичный. Это после прошлогоднего рынка грузовиков почти в 130 тысяч (с учетом среднетоннажного сегмента 8–14 тонн, который компания

оценивала в 18 тысяч штук (+35%)», — сказал Матасов.

Основная часть экспертов рынка называет приблизительно такие цифры, закладывая снижение от прошлого года на уровне 60–70% по крупнотоннажным машинам. Средний и легкий сегменты будут, как ожидается, в лучшем положении, а общий рынок новых грузовых автомобилей покажет объем около 115–120 000 штук, что на 5–7% ниже аналогичного периода прошлого года.

Ожидается, что вторая половина года будет более позитивной, но для снижения давления на отрасль необходимо снижение ключевой ставки ЦБ, стабилизация спроса и реализация накопленных складских запасов. Что касается китайских производителей, по общему мнению специалистов, до конца этого года они вернутся на рынок в качестве полноценных игроков после устранения всех выявленных Росстандартом недостатков.

Соответственно, делая прогноз уже на 2026 год, аналитики и представители компаний говорят о новом росте доли китайских марок в сегменте тяжелой техники, но уже не таком стремительном. В среднем называют цифру 60–70% при условии локализации одного-двух брендов. Многие говорят об активизации конкуренции китайских, российских и индийских автопроизводителей, хотя пока явных признаков ускорения этого процесса нет.



Scarab-2500: универсальный мини-погрузчик с 80-процентным уровнем локализации от АО «Кургандормаш»

Российское машиностроительное предприятие, которое специализируется на производстве дорожно-строительной и коммунальной техники, в ходе выставки «СтройДорЭкспо» впервые продемонстрировало новый телескопический мини-погрузчик Scarab-2500 с шарнирно-сочлененной рамой. Мощная и маневренная машина, предназначенная для круглогодичного выполнения широкого круга строительных, хозяйственных и других задач в самых разных сферах, адаптирована к российским условиям эксплуатации и по ряду характеристик превосходит европейские аналоги. Массовое производство и продажи мини-погрузчика стартуют в сентябре-октябре.

Scarab-2500 с шарнирно-сочлененной рамой и телескопической стрелой — ответ на актуальный запрос рынка: после ухода из РФ иностранных брендов российский бизнес остро нуждается в компактной, но мощной универсальной технике, способной работать в условиях ограниченных пространств без потери производительности. При этом важны качество сервисного обслуживания и ремонт, а также доступность запчастей.

РАЗРАБОТКА И ИСПЫТАНИЯ

Разработкой мини-погрузчика в течение 6 месяцев занимались инженеры и конструкторы АО «Кургандормаш», опиравшиеся на многолетний опыт предприятия в сфере производства дорожно-строительной техники и глубокое понимание нужд российских потребителей. Они ориентировались на лучшие образцы европейской техники, обладающие эталонными универсальностью, качеством и маневренностью. При этом большое внимание было уделено адаптации мини-погрузчика к российским реалиям: он отличается повышенной прочностью и выносливостью, что важно при интенсивной эксплуатации в суровых климатических условиях.

«Испытания показали, что по важным для нас характеристикам Scarab-2500 сопоставим с европейскими машинами, на которые мы ровнялись, и даже превосходит их по таким ключевым параметрам, как динамика разгона, скорость хода и плавность работы гидравлики. Но на этом разработка не остановлена. Мы будем постоянно собирать обратную связь от клиентов и проводить плановую модернизацию, чтобы Scarab-2500 оставался самым современным и надежным решением на рынке. На выставке мы уже получили первые отзывы представителей бизнеса, также губернатор Челябинской области Алексей Текслер ознакомился с нашей техникой и высоко оценил работу по ее адаптации к российским условиям эксплуатации, — рассказал председатель совета директоров АО «Кургандормаш» Юрий Авдалов. — Спрос на надежную и эффективную российскую технику с доступными запчастями и возможностью обслуживания и ремонта в любом регионе страны как никогда высок. И наш новый продукт соответствует



этим требованиям: мы предлагаем качество мирового уровня без зависимости от импорта, а также грамотно выстроенный сервис».

Стратегическая цель АО «Кургандормаш» — к октябрю 2025 года обеспечить 80-процентный уровень локализации новинки, наращивая сотрудничество с отечественными поставщиками и перенося производство ключевых компонентов на свою площадку. Так, уже ведется работа, направленная на скорейшее использование полностью российской светотехники. Особая гордость предприятия — приводные мосты, разработка и изготовление которых силами завода позволяют осуществлять всесторонний контроль качества продукции, а также повышать доступность запчастей и сервиса для клиентов.

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина, ширина и высота Scarab-2500 составляют всего 3,3 x 1,2 x 2,05 м. При этом машину отличает высокая производительность. Ее грузоподъемность при минимальном вылете стрелы составляет 2500 кг, эксплуатационная масса — 2700 кг без навесного оборудования. Мощность дизельного двигателя российского производства «Равин» с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива — не менее 64,5 л.с. (48,1 кВт).

Мини-погрузчик с шарнирно-сочлененной рамой также характеризуется высокой маневренностью, благодаря которой он может работать в ограниченных пространствах. Компактные размеры позволяют машине проезжать в стандартные дверные проемы и работать внутри помещений, а



малый радиус разворота (всего 2,15 м) — разворачиваться на месте. Колесная формула 4x4 обеспечивает высокую проходимость.

Высота подъема стрелы Scarab-2500 составляет 3 м, вылет — 1,55 м. Гидравлика была оптимизирована для интенсивной эксплуатации в российских климатических условиях: специалисты конструкторского бюро завода доработали приводные мосты и использовали схему с двумя гидромоторами, что обеспечивает более быстрое и точное управление, а также повышает надежность и ремонтпригодность системы.

ПРОЧНОСТЬ, БЕЗОПАСНОСТЬ, КОМФОРТ

Scarab-2500 — идеальное решение для работы в умеренном климате, однако исполнение по ГОСТ 15150-69 позволяет круглый год использовать погрузчик при температурах от -40°C до +45°C. Конструкция повышенной прочности и качественные материалы увеличивают срок службы техники даже при интенсивной эксплуатации. А низкий расход топлива (222 г/кВт·ч) и минимальные затраты на обслуживание Scarab-2500 обеспечивают его экономичность.

Безопасность и комфорт оператора обеспечивает цельнометаллическая кабина с круговым остеклением для панорамного обзора. Она оборудована кондиционером с качественным фильтром, очищающим воздух при работе в

запыленных помещениях. Удобство управления повышает панель приборов с цифровыми индикаторами, которые четко сигнализируют о критических параметрах (перегрев двигателя, низкое давление масла), позволяя остановить машину до того, как произойдет серьезная поломка или возгорание. Система блокировки управления предотвращает случайный или несанкционированный запуск погрузчика оператором или посторонними людьми. Поддрессоренное кресло с регулировкой оснащено датчиком безопасности: он определяет, сидит ли оператор на своем месте, и автоматически блокирует работу машины при аварии или в других случаях, когда неуправляемая машина с работающим оборудованием продолжает движение.

БЫСТРОСМЕННОЕ НАВЕСНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Многофункциональность Scarab-2500 обеспечивается в том числе благодаря возможности использования более чем 30 видов навесного оборудования производства АО «Кургандормаш».

На погрузчик можно установить стандартный и усиленный ковши для сыпучих (песка, щебня, зерна), тяжелых и абразивных материалов, ковш с зубьями для рыхления грунта и планировки территории, камнеуборочный ковш, коммунальную щетку, снегоотвал, солеразбрасыватель для борьбы с гололедом, захват для рулонов для перевозки

тюкованного сена или мусора, паллетные вилы для работы со штабелированными грузами на поддонах, захват для бочек/рулонов, кран-стрелу для точечного монтажа и подъема грузов и другие.

Оператор может прямо на объекте, не выходя из кабины, самостоятельно сменить навесное оборудование буквально за 1-2 минуты, не возвращаясь в гараж и не привлекая дополнительную технику или помощников. Для этого нужно, используя рычаги управления стрелой, соединить расположенную на ней муфту с муфтой на раме навески. Скорость и простоту замены обеспечивает универсальная быстросъемная гидравлическая система с парой «гидравлическая рука — навеска».

Для некоторых видов оборудования (например, солеразбрасывателя с электроуправлением) также предусмотрено быстрое подключение электроразъема.

СФЕРЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

Высокая производительность, маневренность, прочность и большое разнообразие навесного оборудования позволяют мини-погрузчику Scarab-2500 зимой и летом выполнять широкий спектр строительных, хозяйственных и других задач.

В строительной сфере он может применяться для выполнения земляных работ, перемещения строительных материалов, уборки территории, а также для установки и демонтажа временных конструкций. В коммунальном хозяйстве — для уборки снега, очистки дорог и тротуаров, поддержания чистоты в парках и на общественных территориях. А при выполнении ландшафтных работ поможет с формированием газонов и уходом за ними, посадкой растений, перемещением грунта и созданием ландшафтных композиций. В сельском хозяйстве Scarab-2500 также может использоваться для перемещения сельскохозяйственной продукции и инвентаря, подготовки почвы и решения других задач. На промышленных предприятиях — для перемещения грузов на складах и в производственных цехах, а также выполнения погрузочно-разгрузочных работ. Кроме того, компактный и маневренный мини-погрузчик будет интересен компаниям, предоставляющим услуги по аренде спецтехники.

ГАРАНТИЯ И СЕРВИС

На погрузчик предоставляется гарантия 12 месяцев.

«Качество обслуживания и ремонта техники Курганского завода дорожных машин обеспечивают широкая сеть дилерских центров в каждом регионе, наши собственные сервисные центры в Москве и Кургане, а также выездные бригады, — отмечает председатель совета директоров АО «Кургандормаш» Юрий Авдалов. — Все специалисты дилерских центров проходят обязательное обучение под контролем специалистов предприятия».



26–29 мая 2026
Крокус Экспо, Москва



sigma-expo.ru

ВЫСТАВОЧНОЕ СОБЫТИЕ №1 В РОССИИ

215 000+ м²
общая площадь

1 700+
экспонентов

80 000+
посетителей



Главная выставка
строительной техники
и технологий в России



Главная выставка
коммерческого транспорта
и технологий в России



Международная выставка
запчастей, послепродажного
обслуживания и сервиса



Международная выставка логистики,
транспорта, складской техники
и оборудования

Организатор



При поддержке



Реклама

АВТОКЛАСТЕР ОТРАСЛЕВЫХ ВЫСТАВОК

18–21 августа 2026, Крокус Экспо, Москва



Коммерческий транспорт:
выставка и тест-драйв



Международная выставка
автомобильной индустрии
№1 в России



Международный
автобусный салон



3 ВЫСТАВКИ | ТЕСТ-ДРАЙВ МОСКОВСКОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ШОУ

Узнайте больше



Организатор



При поддержке



РЕКЛАМА

Новинка в мире фургонов 2025: премьера FOTON VIEW на выставке «Грузовой транспорт и логистика»

Входящая в ГК «Автодом» компания «МБ РУС», эксклюзивный дистрибьютор фургонов и пикапов FOTON в России, выступила золотым партнером VI ежегодной конференции «Грузовой транспорт и логистика 2025», а также в ходе выставки представила компактный фургон FOTON VIEW нового поколения. Мероприятие прошло с 17 по 19 сентября на территории отеля «Свежий ветер» в Дмитровском районе Подмосковья.



Фургон нового поколения FOTON VIEW отличается выразительным, футуристичным дизайном, лаконичным современным интерьером и наличием интеллектуальных систем помощи водителю. Эффективная светодиодная оптика, оригинальная решетка радиатора, большие зеркала заднего вида с электрорегулировкой и обогревом формируют яркий, запоминающийся облик.

Полная масса FOTON VIEW составляет 3100 кг. Фургон оборудован двухлитровым дизельным двигателем мощностью 159 л. с. экологического стандарта «Евро-5» и 6-ступенчатой механической коробкой передач. Габаритная длина фургона составляет 5 490 мм, автомобиль доступен в двух вариантах высоты крыши – 2 195 и 1 990 мм. Передняя подвеска – независимая, со стойками Макферсон, задняя – рессорная.

Для водителя и двух пассажиров обеспечен максимальный комфорт благодаря продуманной форме и конструкции регулируемых сидений, эргономичному размещению центральной консоли и регулировке ремней безопасности по высоте. Органы управления расположены в классическом стиле, предусмотрены бесключевой доступ, запуск двигателя с кнопки, круиз-контроль и кондиционер. Помимо этого, FOTON VIEW оснащен системой предупреждения об опасности лобового столкновения. В качестве опций могут быть установлены мультимедийная система с дисплеем 12,3" и камера 360°. Модуль Bluetooth для подключения мобильного телефона входит уже в базовое оснащение автомобиля. Для удобства работы в холодном климате фургон может быть опционально оснащен обогревом сидений и лобового стекла. В базовой комплектации

установлен аккумулятор, рассчитанный на эксплуатацию при низких температурах воздуха.

В грузовом отсеке предусмотрены такие решения, как наличие лючка для длинномеров и шести такелажных петель, а двери открываются на угол до 247° с фиксацией положения. Пол грузового отсека имеет влагостойкое антискользкое покрытие.

«Мы благодарны организаторам мероприятия за возможность не просто присутствовать на событии «Грузовой транспорт и логистика», но и представить нашу новинку – современный, стильный и эффективный FOTON VIEW. Эта модель уже вызвала заметный интерес среди компаний, занимающихся городской логистикой, в связи с этим мы планируем запуск продаж уже в этом году», – рассказал Александр Паршутин, бренд-директор FOTON в России в АО «МБ РУС».

«Синотрак Рус»: программа корректирующих мероприятий согласована с Росстандарт

Российское представительство международного концерна SINOTRUK, компания «Синотрак Рус», планирует восстановить ОТТС на грузовики SITRAK после устранения выявленных в ходе внеплановой проверки документарных нарушений.

В компании сообщили, что программа мероприятий по предотвращению причинения вреда, разработанная в соответствии с ранее выданным предписанием Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) в отношении грузовиков SITRAK, согласована с ведомством.

Она включает в себя устранение документарных нарушений, в связи с чем представление транспортных средств, находящихся в эксплуатации, в официальные дилерские центры не требуется.

Напомним, что ранее Росстандартом в результате выявленных в ходе внеплановой выездной проверки нарушений была применена защитительная оговорка технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011), в соответствии с которой приостановлено действие документов об оценке соответствия, выданных в отношении грузовых автомобилей SITRAK.

Ожидается, что после завершения предусмотренных мероприятий ограничения в отношении транспортных средств будут сняты. О выполнении данных мероприятий компания будет информировать отраслевую общественность и пользователей ТС в новых сообщениях.

«Статус мирового лидера по поставкам тяжелых грузовиков обязывает SINOTRUK соблюдать стандарты в отношении качества и безопасности, принятые в странах-импортерах. На всех рынках компания выступает как социально и юридически ответственное предприятие, соответствуя высоким стандартам ведения бизнеса и ожиданиям рынка, поэтому оперативно предпринимает все необходимые меры по устранению выявленных несоответствий. Мы полностью разделяем намерение регулирующих структур повысить надежность эксплуатируемых на территории страны ТС, обеспечить безопасность их пользователей», – прокомментировал генеральный директор российского представительства «Синотрак Рус» Юань Сяодун, добавив, что компания намерена и дальше вносить вклад в экономику страны-партнера, поставляя качественную технику и создавая рабочие места.



О КОМПАНИИ:

SINOTRUK – производитель грузовых автомобилей в Китае, основанный в 1930 году, лидер в области технологий на китайском рынке тяжелой автомобильной промышленности. Инвестиции в НИОКР в 2019–2023 гг. составили 10 млрд юаней. Реализуя технику более, чем в 110 странах мира, компания является крупнейшим экспортером в своем классе среди других китайских машиностроителей. Компания SINOTRUK располагает 15 заводами за пределами Китая, представительства расположены в 89 странах мира.

Местное представительство «Синотрак Рус» осуществляет в России комплексную поддержку сельских тягачей, самосвалов и другого грузового транспорта двух брендов: премиального SITRAK, а также среднего ценового сегмента HOWO. По итогам 2024 года грузовик SITRAK C7H стал лидером продаж среди грузовых автомобилей как российских, так и зарубежных брендов. Техника реализуется и поддерживается на территории страны сетью дистрибьюторов и более 300 дилерских предприятий в 109 городах России.

«Смоленский завод КДМ» представил первый в линейке мусоровоз с системой точного мониторинга весовых параметров и загрузки

В рамках 17-й Международной выставки по обращению с коммунальными, промышленными, строительными, сельскохозяйственными отходами и экологии «ВэйстЭк», которая с 9 по 11 сентября прошла в МВЦ «Крокус Экспо», предприятие продемонстрировало мусоровоз с задней загрузкой — CM16-05 на базе Sitrak с системой точного мониторинга весовых параметров и загрузки. Его производство началось во втором квартале 2025 года. Использование новой модификации позволит регператорам решить проблему контроля за перегрузом мусоровозов, эффективно управлять сбором и вывозом отходов, гибко администрировать и оптимизировать работу в режиме онлайн. Также на выставке была представлена одна из ключевых моделей линейки — CM18 на базе КАМАЗа.



Новинка от ООО «Завод КДМ» — CM16-05 в версии «Стандарт» на базе Sitrak C7H 4x2 — подходит для работы как в городе, так и на маршрутах с большим логистическим плечом. Это уже второй мусоровоз на шасси Sitrak, одним из преимуществ которого является пневмоподвеска задней оси, позволяющая регулировать погрузочную высоту и сохранять неизменным клиренс мусоровоза вне зависимости от количества отходов в нем, что положительно сказывается на управляемости автомобиля при движении по сложным участкам дорог.

Самое главное в новинке — интегрированная система мониторинга весовых параметров и объема загрузки, которая позволяет точно измерять вес загружаемых отходов, осевую нагрузку, а также объем заполненности мусоровоза от 0 до 100%.

С помощью высокоточных датчиков происходит взвешивание груза на каждой точке маршрута. Оператор мусоровоза в специальном приложении может видеть общий вес отходов, а также распределение веса по каждой оси. Датчик, установленный в самом бункере, показывает объем заполненности кузова относительно выталкивающей плиты. Через GPS-контроллер эти данные передаются на пульт управления в офис регператора, который может в онлайн-режиме оперативно составлять или корректировать маршруты движения мусоровозов: перенаправлять машины с высоким уровнем загрузки к площадкам с меньшим количеством мусора, а незагруженные — туда, где скопилось много отходов. Важным преимуществом системы является то, что она легко интегрируется с любыми GPS-сервисами.

Таким образом, и руководитель предприятия, и оператор мусоровоза смогут на каждой точке маршрута контролировать объем заполненности мусоровоза, общий вес машины и нагрузку на оси. Это позволит эффективнее администрировать все рабочие процессы и экономнее расходовать ограниченные ресурсы.

«Вывод на рынок мусоровоза с системой мониторинга весовых параметров и загрузки для нас — выход на новый уровень модернизации техники для коммунальной отрасли. Мы хотим не только улучшать технические характеристики машин, но и внедрять интеллектуальные системы, позволяющие регператорам повышать прозрачность учета фактической массы отходов, точность взаиморасчетов и в конечном итоге рентабельность бизнеса, а регуляторам — оценивать объем образующегося в стране

мусора и следить за тем, насколько эффективно он вывозится, — рассказала генеральный директор «Смоленского завода КДМ» Ольга Соловьева. — Мы уверены, что такая техника будет востребована на рынке и станет полезным инструментом для повышения качества работы по сбору и транспортировке отходов».

Помимо новинки, на стенде компании представлена флагманская модель CM18 в версии «Премиум» на базе КАМАЗ-65115 с колесной формулой 6х4. Это универсальная машина с мощной системой уплотнения мусора (регулируемый коэффициент прессования 1:7, усилие прессования 32 000 кг/с). Цельнометаллический бункер повышенной вместимости позволяет загружать от 70 до 135 евроконтейнеров объемом 1,1 м³. Его боковые сферические стенки без сварных швов и с ребрами жесткости выполнены из высокопрочной стали, что уменьшает вес кузова, повышает износостойкость и увеличивает срок его службы.

В конструкции надстройки CM18 в версии «Премиум» предусмотрена защита гидравлической системы. Мусоровоз дополнительно оснащен защитными коробами по обеим сторонам загрузочного бункера, а внутри него расположены металлические кожухи, закрывающие пресс-плиту и ее гидравлические элементы. Пневмо- и гидрораспределители внутри кузова перенесены вверх и также защищены металлическими коробами, что минимизирует воздействие на них агрессивной среды. Специальный клапан ограничивает подъем мусора весом более 4 тонны, предотвращая перегруз порталного подъемника и снижая риск неисправности. Все эти опции позволяют региональным операторам экономить от 500 000 рублей в год на ремонте и обслуживании техники.

Кроме улучшения технических характеристик надстроек и внедрения передовых технологий, смоленский производитель провел работу по улучшению сервисного обслуживания. Так, завод обеспечивает круглосуточную сервисную поддержку машин (в том числе в онлайн-режиме) и оперативные выезды сервисных бригад. Кроме того, предприятие проводит обучение операторов для исключения ошибок в эксплуатации техники.

Гарантия на надстройки составляет 24 месяца.



Завод ДСТ-УРАЛ представил разработки для подразделений МЧС

Тракторный завод ДСТ-УРАЛ (входит в Ассоциацию «Роспецмаш») с рабочим визитом посетили министр РФ по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий Александр Куренков и губернатор Челябинской области Алексей Текслер. В ходе визита гости ознакомились с производственными мощностями предприятия, которое является поставщиком специализированной и пожарной техники для нужд МЧС России.

Особое внимание руководителя МЧС России привлекла гусеничная машина пожаротушения, оснащенная системой дистанционного управления. Эта уникальная техника предназначена для ликвидации возгораний в условиях повышенной опасности, где существует прямой риск для жизни спасателей, например, при пожарах на промышленных объектах или при техногенных авариях.

Также был продемонстрирован машина разминирования с дистанционным управлением. Данный минный трал, выпускаемый на ДСТ-УРАЛ, уже успешно прошел все испытания и официально принят на вооружение специализированных подразделений МЧС.

Помимо этого, главе МЧС России представили новейший ратрак ДСТ-УРАЛ для работы и спасения на горных склонах, целую линейку беспилотных машин и технику, оснащенную гибридными силовыми установками.



Крупногабаритные шины КАМА АТТ: спроектированы для современной сельхозтехники

Современное сельское хозяйство предъявляет всё более высокие требования к технике: тракторы становятся мощнее, условия эксплуатации — разнообразнее, а рабочие циклы — интенсивнее. Вместе с техникой должны развиваться и шины, обеспечивающие устойчивость, проходимость, надёжность и ресурс в любых условиях. Именно под эти задачи была создана линейка крупногабаритных шин КАМА АТТ, которую продолжает развивать Шинный комплекс КАМА TYRES.

ОТВЕТ НА ЗАПРОС ОТРАСЛИ

Одной из актуальных тенденций в аграрном секторе является стремление к универсализации техники. Машины всё чаще используются как на рыхлых и влажных почвах, так и на дорогах с твёрдым покрытием, что требует от шин баланса между проходимостью, сцеплением и износостойкостью. Сельскохозяйственные шины КАМА АТТ как раз ориентированы на такие смешанные условия. Эти шины устанавливаются на ведущие оси тракторов и агротехники категории «Т» — самой массовой и широко используемой в земледелии.

Недавно линейка пополнилась новым типоразмером 710/70R38, который позволяет использовать сельскохозяйственные шины КАМА АТТ на высокомоментных тракторах, работающих в крупных хозяйствах и агропромышленных парках. Расширение размерного ряда — не просто дополнение ассортимента, а стратегический шаг навстречу потребностям рынка.

«Типоразмер 710/70R38 позволяет использовать модель в высокомоментных тракторных парках, где требуются надёжные универсальные решения для различных типов грунта и режимов эксплуатации. Мы продолжаем развивать продуктовый портфель КАМА TYRES с фокусом на эффективность и ресурс», — поясняет Тимур Шарилов, исполнительный директор Торгового дома «Кама».



ТЕХНОЛОГИЧНОЕ ИСПОЛНЕНИЕ И ПРАКТИЧНЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА

В основе шины — радиальная конструкция, обеспечивающая высокую прочность и устойчивость к нагрузкам. Протекторный рисунок спроектирован с учётом требований к тяге и самоочищению: широкие и прочные блоки с оптимизированной формой уменьшают

проскальзывание, эффективно отводят грунт и повышают производительность техники в сложных условиях — например, на переувлажнённых или глинистых полях.

Ещё один важный фактор — сниженное внутреннее давление. Оно не только улучшает сцепление и амортизацию, но и способствует меньшему уплотнению почвы, что критически важно при сохранении её структуры и плодородия. Такой подход особенно ценен в условиях интенсивной агротехники, когда машины проходят по полю многократно в течение одного сезона.

УНИВЕРСАЛЬНОСТЬ — КЛЮЧЕВОЕ ПРЕИМУЩЕСТВО

Одно из главных достоинств крупногабаритных шин КАМА АТТ — широкий спектр применения. Шины одинаково хорошо проявляют себя как на трассе, так и в поле. Это упрощает логистику и эксплуатацию техники: нет необходимости менять резину при смене типа работ или маршрута.

В условиях, когда агропредприятия всё чаще переходят на единый шинный парк для разных участков работ, подобные универсальные модели становятся особенно востребованными. Сельскохозяйственные шины КАМА АТТ позволяют сократить затраты, повысить надёжность и упростить обслуживание машинного парка.



Грузовые шины FORZA OR A — надёжность в условиях бездорожья

Работа грузового транспорта в карьерах, на стройплощадках и на временных дорогах требует от шин не только прочности, но и способности выдерживать экстремальные нагрузки, перепады температур и нестабильное покрытие. В ответ на эти вызовы Шинный комплекс KAMA TYRES представил новое направление — грузовые шины FORZA, сочетающие надёжность цельнометаллокордной конструкции и доступную стоимость для широкого круга пользователей. Модели этой линейки относятся к бюджетному сегменту, но разрабатываются с применением проверенных технических решений, соответствуют международным стандартам и уверенно работают в тяжёлых условиях эксплуатации.

Для эксплуатации в суровых условиях — карьерах, на строительных площадках, временных и переходных типах покрытия, а также на снегу и льду при температурах от -45 до $+55$ °C — в линейке бренда представлена модель FORZA OR A. Данная грузовая шина FORZA, предназначенная для установки на все оси грузовых автомобилей при условии соблюдения скоростных и нагрузочных характеристик.

Условия применения шин FORZA OR A:

- открытые угольные и рудные карьеры
- грунтовые и временные дороги
- облегчённые асфальтовые покрытия
- строительные площадки
- снег и лёд в пределах допустимых нагрузок

Надёжность шины обеспечивается сочетанием прочного металлокорда и адаптированного рисунка протектора, рассчитанного на уверенное сцепление с сыпучими и неустойчивыми поверхностями.

Пользователи, которые уже установили FORZA OR A, отмечают износостойкость, управляемость и способность работать в суровых условиях — от асфальта до карьера. Ниже — несколько отзывов автовладельцев, опубликованных на сайте производителя (пунктуация и орфография авторов сохранены):

Яков Юрченков:

«Отлично бегут по деревенским дорогам и городским. На трассе разрешённую скорость держат хорошо. Вообще всегда сцепление порядочное. Накатано сейчас 75 000, шины в порядке».

Руслан Хайбуллин:

«Жёсткие условия под колёсами выдерживает спокойно. Управление достаточно комфортное. Зимой неплохо держит на дороге. Главное — всё движение по камням выдержала, и третий год служит исправно».

Марат Жейманов:

«Пошёл второй год, полный порядок. Проявила себя как прочная и проходимая. Хорошо управляется и на асфальте, и в карьере».

Роман Кучеров:

«С карьера почти не вылазю, ходимость у шин хорошая и сейчас ещё хватит на много. На шинах



год. Шины прочные и стойкие к любым воздействиям, пока без порезов и пробоев».

Грузовые шины FORZA OR A — это практичное решение для перевозчиков, работающих в суровых условиях карьеров, стройплощадок и

на нестабильных покрытиях. Благодаря прочной конструкции, широкому температурному диапазону и проверенной надёжности, модель уверенно занимает свою нишу среди ЦМК шин для тяжёлых условий эксплуатации.

Ростсельмаш ведёт разработку автоматических коробок передач

В рамках развития собственной компонентной базы ведущий российский производитель аграрной техники Ростсельмаш продолжает работу над созданием автоматических коробок передач (АКПП). Сегодня компания параллельно реализует два основных проекта в данном направлении.

«Развитие производства трансмиссий неразрывно связано со стратегической целью компании технологической независимости от западных компонентов. Освоение автоматических коробок передач для нас уже не просто проект, это наше ближайшее будущее», — сказал Валерий Мальцев, генеральный директор Ростсельмаш.

Впервые о собственной автоматической коробке передач компания заявила в декабре 2024 года. Был представлен опытный образец первой в России автоматической трансмиссии типа PowerShift для тяжёлых тракторов мощностью 440 — 620 л.с. Данный проект является приоритетным, так как до настоящего времени подобные разработки в стране не осуществлялись.

При проектировании АКПП был выбран тип PowerShift, который отличается высокими показателями по производительности, по комфорту для механизатора, что позволяет оптимально реализовывать тяговый потенциал трактора, а также низкой себестоимостью производства по сравнению с коробками передач с другими принципами управления.

В настоящее время проект АКПП для тракторов 3000 серии находится на этапе сборки и испытаний. Два опытных образца в составе тракторов проходят обкатку в соответствии с заданными алгоритмами, ведётся отработка программного обеспечения. Следующим этапом станут трековые и полевые испытания на надёжность и функциональность, запланированные на осень.

Вторым направлением является создание автоматической коробки передач для классических тракторов 1000 серии мощностью 270 — 370 л.с. Уже собран первый образец АКПП типа PowerShift собственной разработки Ростсельмаш. Конструкторы научно-технического центра реализуют проект с 2021 года. Перед специалистами стояла задача разработать локализованный продукт, не зависящий от западных компонентов, при этом не уступающий по техническим характеристикам существующим на рынке аналогам.

Разработанная АКПП классического трактора может работать как в автоматическом, так и в ручном режиме. Она имеет 16 скоростей вперед и 9 скоростей назад, а также отбор мощности для гидравлики трактора. В будущем планируется установка на задний мост ходоуменьшителя, что потребуется на полевых операциях при движении



трактора на сверхнизких скоростях от 0,3 км до 2,5 км в час.

Конструкция АКПП классического трактора предусматривает ее сборку с задним мостом в единый моноблок, выполняющий роль элемента несущей системы агромашины. Общая масляная ванна обеспечивает одновременную смазку обоих агрегатов без использования дополнительных гидромоторов и насосов. АКПП прошла стендовые испытания на предприятии. В настоящее время на базе Института перспективного машиностроения «Ростсельмаш» в ДГТУ идет настройка программного обеспечения системы. Одновременно в экспериментальном цехе готовится сборка еще двух опытных образцов, которые осенью текущего года пройдут ресурсные и функциональные испытания в составе тракторов. В планах компании — выпуск опытно-промышленной партии коробок передач, он будет осуществляться на заводе трансмиссий компании. Производственная площадка подготовлена и оснащена необходимым оборудованием.

Проекты по АКПП Ростсельмаш реализует при поддержке Фонда развития промышленности (ФРП) России.

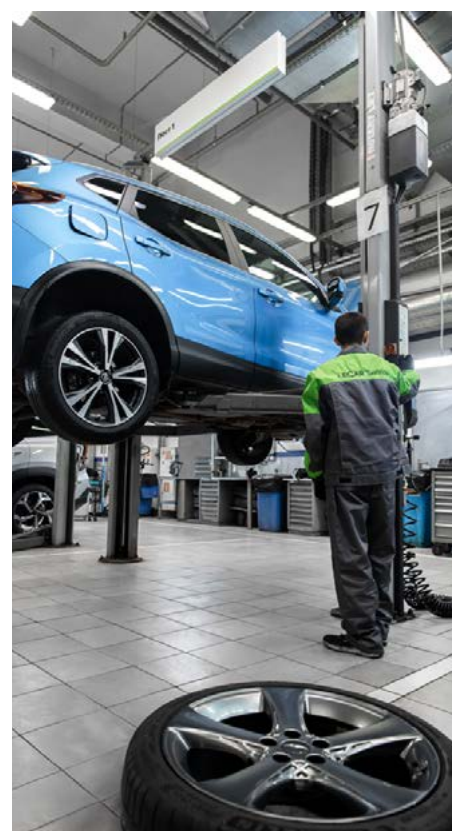
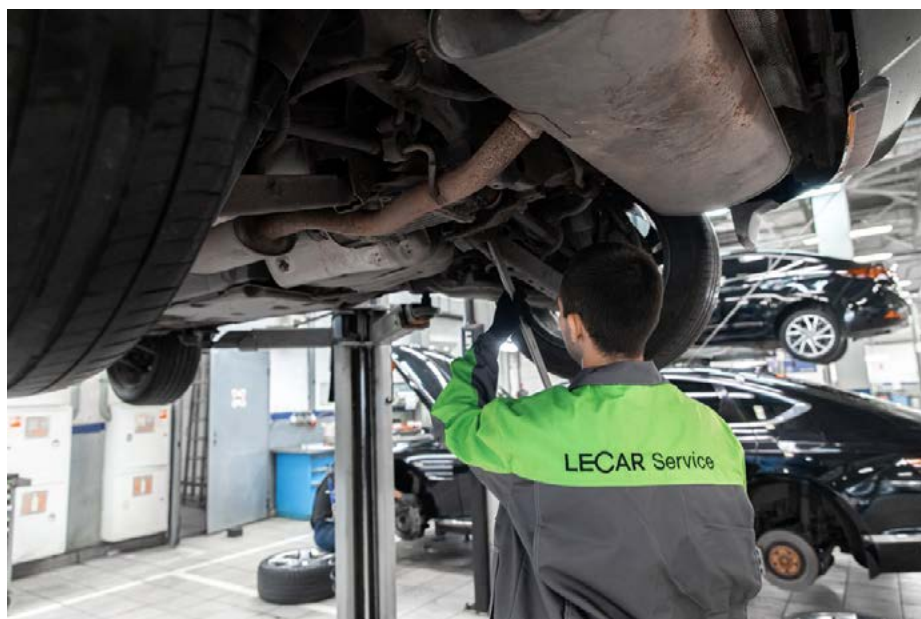


Как продлить жизнь аккумулятору: эсоветы от LECAR Service

Каждый водитель хотя бы раз сталкивался с утренним сюрпризом — разряженный аккумулятор. С приходом холодов нагрузка на АКБ возрастает, как этого избежать? Эксперты сети LECAR Service подготовили проверенные рекомендации:

- Проверьте заряд. Если напряжение опустилось ниже 12,4 В, батарея нуждается в подзарядке.
 - Очистите клеммы. Слой окисления значительно ухудшает контакт и снижает эффективность АКБ.
 - Избегайте коротких поездок. В холодное время генератор не успевает восстановить заряд.
- В сети LECAR Service можно проверить аккумулятор и получить консультацию и рекомендации по осенне-зимней эксплуатации вашего автомобиля.

За последние полтора года клиенты сети LECAR Service заменили 44 аккумулятора. Большинство старых батарей остаются в сервисах для утилизации. Что интересно — если принять, что средний вес одной АКБ составляет 17 кг, получается почти 748 кг отслуживших батарей, оставленных клиентами. Такой объём не просто «железо» — это экологическая ответственность. LECAR Service помогает водителям не только вовремя заменить аккумулятор, но и безопасно избавиться от старого, не нанося вреда окружающей среде.



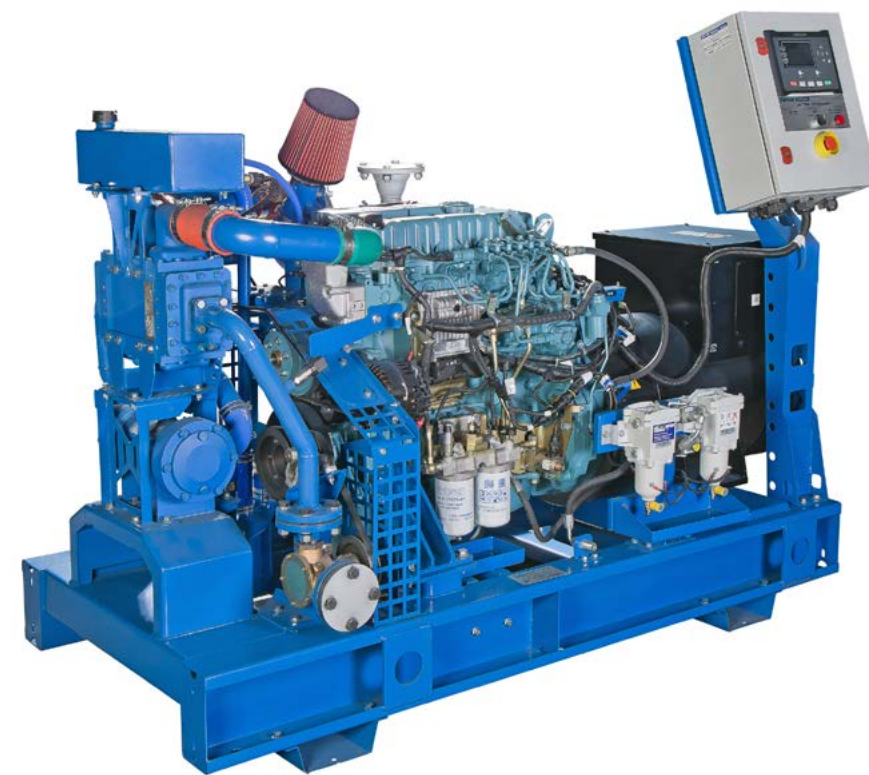
«Автодизель» представил свою продукцию на выставке «Нева-2025»

Ярославский моторный завод «Автодизель» представляет свою продукцию на 18-й международной судостроительной выставке «Нева-2025», которая проходит с 23 по 26 сентября в Экспофоруме в Санкт-Петербурге.

Ярославский моторный завод демонстрирует на выставке новейший дизельный двигатель ЯМЗ-855, а также вспомогательный судовый дизель-генератор ВДГ 100.534, выпущенный дочерним предприятием ООО «ПИК «ЯрДизель». Участие в выставке направлено на продвижение продукции предприятия на рынке судостроения и укрепление сотрудничества с ключевыми представителями отрасли.

Продукция ЯМЗ заслуженно пользуется доверием в судостроении благодаря высокой производительности и надежности в условиях интенсивной эксплуатации. Помимо судовых двигателей ЯМЗ широко применяются в колесной спецтехнике и строительных машинах, сельском хозяйстве, грузоперевозках, в железнодорожной отрасли, что подтверждает их универсальность и эффективность.

ЯМЗ-855 — это современный серийный 12-цилиндровый V-образный дизельный двигатель повышенной мощности с рабочим объемом 25,86 л, оснащенный турбонаддувом, жидкостным охлаждением, непосредственным впрыском топлива по системе Common Rail и промежуточным охлаждением наддувочного воздуха. Его номинальная мощность достигает 775 кВт (1054 л.с.), максимальный крутящий момент — 4300 Нм, степень сжатия — 16. Конструкция двигателя предусматривает использование прочных чугунных головок цилиндров, увеличенную производительность масляного и водяного насосов, а также оптимизированные каналы системы охлаждения. Микропроцессорное управление обеспечивает точную регулировку впрыска, что гарантирует высокую мощность, отличные пусковые характеристики, минимальный расход топлива и низкий уровень шума. Ресурс двигателя достигает 20 000 моточасов, что позволяет успешно конкурировать с импортными аналогами в сегменте тяжелых промышленных моторов.



Судовой дизель-генератор ВДГ 100.534, разработанный ООО «ПИК «ЯрДизель», основан на рядном 4-цилиндровом дизельном двигателе ЯМЗ-534 с аккумуляторной системой топливоподачи и электронным управлением. Эти установки отличаются прогрессивной конструкцией, высоким ресурсом не менее 30 000 моточасов, точной регулировкой частоты и напряжения вырабатываемой электроэнергии, а также низкой стоимостью владения. Надёжные агрегаты ЯМЗ Energy мощностью 60–100 кВт оптимально подходят для судов пассажирского, транспортного и технического флота, повышая эффективность перевозок. Продукция сертифицирована Российским Морским Регистром Судоходства и Российским Классификационным обществом.

Ярославский моторный завод «Автодизель» (www.ymzmotor.ru) является одним из крупнейших российских предприятий, специализирующихся на производстве дизельных и газовых двигателей, сцеплений и коробок передач. Предприятие объединяет три производственные площадки в Ярославле и поставляет двигатели для более чем 400 моделей транспортных средств российских производителей. Продукция ЯМЗ используется

в коммерческих автомобилях, автобусах, магистральных автопоездах, карьерных самосвалах, аэродромных тягачах, зерноуборочных комбайнах, лесовозах и экскаваторах. Линейка двигателей включает средние и тяжёлые моторы мощностью от 130 до 800 л.с. Доля предприятия на российском рынке составляет около 46 %. Кроме того, «Автодизель» проектирует и выпускает более 800 модификаций энергоустановок «ЯМЗEnergy» мощностью от 60 до 400 кВт на базе двигателей ЯМЗ.

ООО «ПИК «ЯрДизель», созданное в 2018 году на базе производственного подразделения завода, специализируется на разработке и выпуске дизель-генераторных установок (ДГУ) с ресурсом до 30 000 моточасов. Ежегодно предприятие выпускает около 2000 ДГУ мощностью от 60 до 630 кВт, применяемых в сельском хозяйстве, добывающих отраслях, строительстве, а также в качестве резервных источников питания для больниц, банков, аэропортов и промышленных предприятий. В числе новых продуктов — ДГУ мощностью 200 кВт на базе двигателей ЯМЗ-537 и 630 кВт на базе ЯМЗ-855, а также газо-поршневые установки с улучшенной топливной системой и системой утилизации тепла.

В Татарстане заемщик ФРП начал выпуск полностью отечественных фитинговых соединений высокого давления для спецтехники

Компания «Камафлекс» наладила в Набережных Челнах выпуск фитинговых соединений с врезными кольцами, которые используются в гидравлических системах спецтехники. Производственные мощности позволяют ежегодно выпускать до 1 млн единиц продукции.

Общие инвестиции в развитие производства составили более 150 млн рублей. Из них в виде льготного займа по программе «Комплекующие изделия» 127 млн рублей предоставил федеральный Фонд развития промышленности (ФРП).

Выпускаемые на предприятии фитинговые соединения высокого давления — уголки, тройники, штуцеры и банджо-адаптеры — используются в гидравлических системах грузовой и специальной техники: экскаваторах, кранах, манипуляторах, погрузчиках, буровых машинах, тракторах, а также в двигателях и коробках передач. Уровень локализации продукта 100%, теперь при производстве используются только отечественные материалы.

Ранее, по данным компании, в России врезные кольца фитингов гидравлических соединений не выпускали, а основными их поставщиками на отечественном рынке были производители из Европы, США и Китая. Компания разработала и внедрила технологию изготовления врезных колец, в том числе разработана оригинальная конструкция такого кольца с применением специальной геометрии врезных кромок, фиксирующих герметичное соединение.

Среди основных заказчиков другие заемщики ФРП — «Петербургский тракторный завод», «Ростсельмаш», «Ремдизель» и «РИАТ». Часть продукции предназначена для продаж на вторичном рынке компаниям машиностроения, строительной индустрии, сельского хозяйства, металлургической промышленности и нефтегазового сектора.

После выхода на проектную мощность «Камафлекс» планирует нарастить свою долю на отечественном рынке гидравлических соединений высокого давления с 8 до 12%. Кроме того, часть фитингов экспортируется на предприятия Беларуси. «Благодаря займу Фонда развития промышленности мы автоматизировали производство и внедрили импортозамещающую технологию изготовления врезных колец фитинговых соединений, ранее поступавших из-за рубежа. Кроме того, сравнительный анализ качественных показателей и стендовые испытания врезных колец нашего производства показали, что они не уступают импортным.



Собственное конструкторское бюро позволяет проектировать гидравлические соединения для каждого заказчика, а современное оборудование выпускать продукцию любыми партиями», — рассказал генеральный директор ООО ПКФ «Камафлекс» Александр Сенаторов.

При соединении труб с помощью сварки возможно попадание сварной окалины в масляный трубопровод, что может приводить к преждевременному выходу дорогостоящих гидравлических аппаратов управления грузовой и спецтехники. Способы монтажа с использованием фитингового соединения с врезными кольцами без сварки позволяют сократить стоимость и сроки монтажных работ и повысить производительность по сборке трубопроводов, избегая порчи гидравлики.

Кроме того, на предприятии внедрили инновационную, экологически безопасную, энерго- и ресурсосберегающую химико-термическую технологию нанесения функционального покрытия на изделие с применением низкотемпературной нитроцементации для сохранения геометрических параметров детали. Получаемый внешний слой обладает высокой твердостью, износостойкостью и снижает коэффициент трения в 1,5-5 раз.



СТТ и «АКРОСС» представили новый «Валдай 12» с европлатформой

Компания «Современные транспортные технологии» совместно с «АКРОСС» представили новую модификацию «Валдай 12» с европлатформой. Спецтехника создана на шасси со сверхдлинной колесной базой и получила европлатформу, которая позволяет загружать 20 стандартных европалет. Сертификацией занималась компания «АКРОСС», а разработку надстройки осуществила компания «Смартэко».

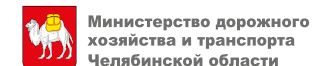
«Валдай 12» — это современный среднетоннажный грузовик, созданный для перевозки крупногабаритных и тяжелых грузов в городских и междугородних условиях. Модель занимает особое место в линейке СТТ, сочетая высокую грузоподъемность и универсальность с возможностью установки разнообразных надстроек. Автомобиль имеет полную массу 12 тонн и оснащен дизельным двигателем ЯМЗ-53445, развивающим мощность 170 л.с. и крутящий момент 662 Н·м. В паре с ним работает 6-ступенчатая коробка передач с повышающей высшей ступенью, позволяющей эффективно экономить топливо на загородных дорогах. Пневматическая задняя подвеска позволяет регулировать погрузочную высоту в широких пределах и обеспечивает высокую сохранность перевозимого груза на дорогах любого качества.

Новая модификация получила шасси со сверхдлинной колесной базой и европлатформу с внутренними размерами 8,4×2,48×2,7 м, которая позволяет осуществлять загрузку 20 стандартных

европалет. При этом за счет очень большого угла поворота управляемых колес автомобиль сохранил хорошую маневренность. Надстройка оснащена сдвижной крышей Premium с боковыми шторами, которые ускоряют процессы погрузки и разгрузки. Борты выполнены из алюминия высотой 600 мм, уплотнитель по всей длине и резиновые отбойники защищают груз при эксплуатации. Настил из влагостойкой ламинированной фанеры толщиной 21 мм снабжен четырнадцатью такелажными кольцами. Каркас тента изготовлен из стали, предусмотрены быстроразъемные откидные стойки по две с каждой стороны. Задние распашные ворота усилены четырьмя петлями на каждую створку и оцинкованной фурнитурой PUSH. Для удобства эксплуатации предусмотрены выдвижная оцинкованная лестница, пластиковый поручень и подрамный фиксатор ворот в открытом положении. Безопасность дополнительно обеспечивают контурные диодные огни, светоотражающие элементы и задний противобликовый брус.



«Валдай 12» с европлатформой расширяет возможности модельного ряда СТТ и открывает новые перспективы применения в логистике, торговле и строительстве, объединяя надежность среднетоннажного грузовика и удобство современного типа кузова.



Южно-уральский транспортный конгресс 22-23 ОКТЯБРЯ, ЧЕЛЯБИНСК



Генеральные информационные партнеры:

Транспорт России

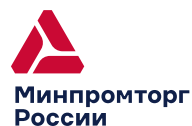


8 (951) 437 40 82
www.expochel.ru

Масштабное событие горной отрасли в России

Рудник

официальная поддержка:



22–24 октября 2025
Екатеринбург

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

принять участие



посетить



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

mine.proexpo.ru



«Производство и рынок смазочных материалов – 2025»

6–7 ноября 2025 г., Москва, «Балчуг Kempinski»

ВЕДУЩЕЕ МЕРОПРИЯТИЕ ОТРАСЛИ С 2005 ГОДА



350+ ДЕЛЕГАТОВ



2 ДНЯ



150+ КОМПАНИЙ-УЧАСТНИКОВ

УЧАСТНИКИ – ПОТРЕБИТЕЛИ СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ



+7 (495) 502-54-33



a.isaeva@rpi-inc.ru



www.rpi-conferences.ru

Организатор:

окружной выставочный центр

* ЮГОРСКИЕ  КОНТРАКТЫ *

Техническая поддержка:

EXROTECH

MEMBER
OF THE RUSSIAN
UNION OF EXHIBITIONS
AND FAIRS



ЧЛЕН
РОССИЙСКОГО
СОЮЗА ВЫСТАВОК
И ЯРМАРОК



30 МЕЖДУНАРОДНАЯ
СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ
ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ ВЫСТАВКА

**СУРГУТ.
НЕФТЬ И ГАЗ
2025**



30th INTERNATIONAL
SPECIALIZED
TECHNOLOGICAL EXHIBITION

**SURGUT.
OIL & GAS
2025**

29.09 - 01.10



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

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