WWW.AUTOTRUCK-PRESS.RU

ВСЁ О КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ

АВТОТРАК

№2 АПРЕЛЬ-МАЙ 2019

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ НАКРЫЛО ПЕССИМИЗМОМ

ЧТО ПРОИСХОДИТ НА РЫНКЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК: КУДА И КОГДА ПОБЕЖИМ

НЕПРЕВЗОЙДЁННЫЙ «ДЕЛЬФИН»

КОНСТРУКТОРСКАЯ ШКОЛА ГРАЧЕВА: ОДНА ИЗ ЛУЧШИХ В МИРЕ

«ЗА «ПЛАТОН» НЕ ПЛАТЯТ САМЫЕ УПРЯМЫЕ»

ПЛАТОН, КАК «МАННА НЕБЕСНАЯ». ЗА ЧЕЙ СЧЕТ?

ISSN 1812-5107
9 771812 510001
19 002

www.phoenix-airsprings.com

Вес будет взят!

PHOENIX
Air Springs

Более чем 50-летний опыт производства пневматических рессор позволил марке Phoenix утвердиться на мировом рынке в качестве сильного игрока. Отличительными чертами этого высококачественного бренда, предлагаемого на рынке запасных частей, являются постоянно расширяемая линейка продуктов и разнообразный спектр их применения. Это марка, на которую можно положиться!

Пневматические рессоры Phoenix –
сильный бренд на мировом рынке.

Division ContiTech of Continental AG

Continental CONTITECH

www.contitech.ru

С нефтью все мутно

Невозможность переработки нефти, содержащей хлорированные углеводороды (дихлорэтан), современными методами — теми, которые используются в настоящий момент на современных НПЗ, говорит о том, что российская земля плодит качественных идиотов регулярно.

100 лет назад нефть перерабатывали довольно примитивным образом — отделяли газы, воду, а затем подвергали разгонке при атмосферном давлении, получая бензин с низким октановым числом, а остаток (мазут) подвергали вакуумной перегонке, получая керосин и гудрон.

Процесс переработки нефти совершенствовался. Старались более полно использовать нефтяные фракции и получать более высокооктановый бензин. Для этого стали использовать термический крекинг, каталитический крекинг и каталитический риформинг (это сведения из школьного курса химии, ну, кто учил в школе химию, а не балду гонял). И вот именно при этих вышеназванных процессах хлорированные углеводороды очень мешают. Так как при высоких температурах выделяется хлороводород (HCl), который вызывает коррозию оборудования и уничтожает дорогостоящие катализаторы крекинга и риформинга, это стало фатальной проблемой в ситуации, когда Транснефть закачала в «Дружбу» миллионы тонн хлорированной нефти. Поэтому даже немцы не смогли перерабатывать «грязную» нефть.

Бензин с примесью дихлорэтана может скоро появиться на заправках, что очень негативно скажется на двигателях внутреннего сгорания. С наших нефтяных магнатов станется — найдут способ, как некондиционную нефть превратить в товар и продать.

Говорят, продажи машин падают?

56.
Непревзойдённый «Дельфин»

20.
Renault Kangoo сменил дизайн

52. Моторная масленица

36.
Nikola: планов громадьё

12.
«За «Платон» не платят самые упрямые»

содержание

События и факты	4	Новости
«За «Платон» не платят самые упрямые»	12	Закон и человек
Renault Kangoo сменил дизайн	20	Новинка
Ford Transit увидел 20-й год	24	Легкий класс
MAN отчитался для русских журналистов	28	Рынок
Европейский Союз меняет длину	30	Технологии
Грузовые перевозки накрыло пессимизмом	32	Рынок
Nikola: планов громадьё	36	Презентация
«Шелл» опросил водителей	40	Репортаж
Счастья Евгении Марковой	44	Репортаж
У цен на бензин в 2019 году есть только один путь	48	Рынок
Моторная масленица	52	Технологии
Непревзойдённый «Дельфин»	56	Архив

ВСЁ О КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ

АВТОТРАК

№ 2
АПРЕЛЬ-МАЙ 2019

Главный редактор:

Дмитрий Жигульский

+7 (495) 796-8384

dskiy@mail.ru

Коммерческий директор:

Феликс Бекерман

Обозреватели:

Андрей Карасёв

Владимир Чехута

Дизайн и верстка:

Юлия Гольцева

Офис:

+7 (495) 749-4550

info@autotruck-press.ru

Рекламный отдел:

+7 (495) 749-4550

reklama@autotruck-press.ru

Распространение:

+7 (495) 749-4550

distributor@autotruck-press.ru

info@autotruck-press.ru

WWW.AUTOTRUCK-PRESS.RU

Журнал зарегистрирован в Комитете РФ по печати: свидетельство № 77-3368 от 10.05.2000 г.

Тираж 15 000 экз.

Перепечатка материалов, представленных в журнале «Автотрак», допускается только с разрешения редакции.

Ford хранит дилеров

Компания Ford Sollers приняла более 100 заявок от дилерских центров на продолжение партнерства. Уже более 85% официальных дилеров подтвердили свое намерение продолжить работу с брендом Ford в формате Transit-центра или сервисного центра, сообщает пресс-служба компании.

По оценкам Ford Sollers, 99% официальных дилеров продолжат сотрудничество с брендом Ford в одном из форматов. Таким образом, количество городов, где доступно сервисное обслуживание у официального дилера Ford, сохранится, а сеть специализированных Transit-центров расширится. Официальные дилерские центры марки будут представлены во всех ключевых регионах России с последующей поддержкой парка легковых автомобилей, который насчитывает более 750 тыс. единиц не старше 10 лет.

Больше половины дилеров Ford Sollers будут заниматься как продажей и обслуживанием Ford Transit, так и ремонтом и обслуживанием легковых автомобилей Ford, остальные — исключительно обслуживанием и ремонтом.

Напомним, в марте акционеры совместного предприятия Ford Sollers объявили о реструктуризации совместного предприятия, деятельность которого в будущем сконцентрируется на сегменте легкого коммерческого транспорта. Новая структура бизнеса позволит компании укрепить позиции и увеличить продажи Ford Transit, производство которого продолжится на заводе в ОЭЗ «Алабуга» (г. Елабуга, Татарстан). ■

Даблдекеры поедут на водороде

Лондонские даблдекеры – городские двухэтажные автобусы, которые стали визитной карточкой британской столицы, будут работать на водороде.

Первые 20 автобусов построит известный производитель Wrightbus из Северной Ирландии. Водородные топливные ячейки FCveloCity-HD мощностью 85 кВт поставит канадская компания Ballard.

Даблдекеры Wrightbus StreetDeck FCEV имеют длину 10,9 м. Салон каждого из них оснащен 64 сиденьями. Запас хода базовой версии — до 320 км. Силовая линия — марки Siemens.

Сейчас в парке лондонского оператора TFL уже есть 145 электробусов, 68 из которых — недавно прибывшие даблдекеры. Стоит отметить, что Transport for London инвестировал 12 млн фунтов (13,9 млн евро) в водородные автобусы и соответствующую инфраструктуру. Более 5 млн фунтов (5,78 млн евро) поступили в рамках программы Jive funding program и еще 1 млн фунтов (1,16 млн евро) предоставила Британская Ассоциация Автомобилей с низким уровнем выхлопа (British Office of Low Emission Vehicles).

20 вышеуказанных даблдекеров на водороде — только первая поставка. Всего же планируется в рамках программы Jive funding program закупить 55 автобусов на топливных элементах. А всего программа рассчитана на финансирование закупки 291 водородного автобуса для более чем 20 европейских городов. ■

Fiat отзывает фургоны Ducato в России

Компания Fiat отправит в бесплатный ремонт 71 автомобиль Ducato из-за возможных проблем с двигателем.

Компания Fiat приняла решение отозвать в России 71 фургон Ducato. Под сервисную акцию попали машины, которые были проданы с мая 2018 года. Как сообщает Росстандарт, причина сервисной акции — возможные проблемы с двигателем.

«Причиной отзыва транспортных средств является возможное несоответствие, выявленное в процессе производства дроссельного корпуса, в результате чего может произойти отсоединение муфты подачи воздуха в дроссельный корпус с последующим зажиганием контрольной лампы неисправности двигателя и потерей мощности», — говорится в сообщении ведомства.

В сервисных центрах на всех отзываемых фургонах заменят металлические хомуты и муфты новыми. Все ремонтные работы будут осуществляться бесплатно для владельцев.

В прошлом году компания Fiat приняла решение отозвать автомобили Freemont в России. Тогда под сервисную акцию попали 246 автомобилей, которые были проданы с августа 2013 г. по август 2014 года. Причина отзыва — вероятность короткого замыкания.

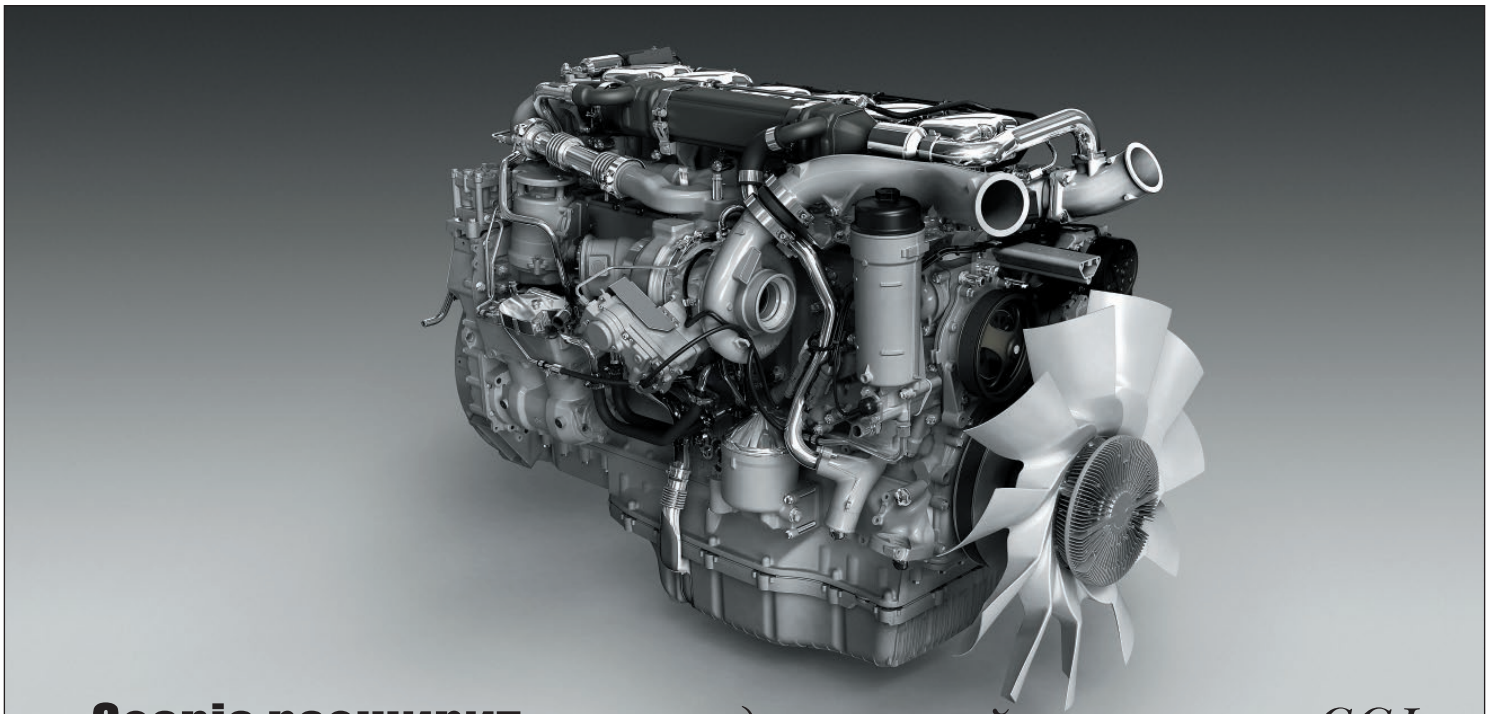
По данным Ассоциации европейского бизнеса (AEB), в апреле Fiat продал в России 89 своих автомобилей. Эта цифра ниже показателей прошлого года на 49%. Тогда на российском рынке было реализовано 176 новых машин бренда. С начала года Fiat смог реализовать в РФ 311 своих автомобилей (-11%). ■

«Автотор» начал производство грузовиков Ford Trucks F-Max

Калининградский завод «Автотор» начал серийное производство тягача нового поколения Ford Trucks F-Max.

Грузовик оснащается 12,7-литровым дизельным двигателем Ecotorq мощностью 500 л.с. и 12-ступенчатой автоматической коробкой передач ZF Traxon.

Как сообщает пресс-служба «Автотора», Ford Trucks F-Max имеет целый ряд современных опций, включая Eco-Roll, Adaptive Cruise Control (ACC) и Predictive Cruise Control, основанный на GPS, и т.д. Отличительной особенностью также стала кабина шириной 2,5 м и абсолютно ровным полом. ■



Scania расширит *выпуск двигателей из чугуна с CGI*

Компания Scania заказала вторую систему SinterCast для производства чугуна с вермикулярным графитом (CGI).

Первая установка по производству чугуна CGI работает на литейном заводе Scania с 2013 г. В настоящее время ведется строительство нового литейного производства в Седертелье (Швеция). Уже получено экологическое одобрение на цех производственной мощностью 90 тыс. т чугуна. Поставка установки SinterCast запланирована на 2020 г. Первоначальная стоимость контракта составляет около 5 млн шведских крон.

SinterCast AB является ведущим в мире поставщиком оборудования и технологии производства чугуна с компактным графитом в больших объемах. Обладая более высокими физико-механическими свойствами, чем серый чугун и алюминиевые сплавы (прочность на разрыв выше, по крайней мере, на 75%, жесткость выше на 45%, усталостная прочность превосходит практически в два раза), CGI позволяет конструировать экономичный долговечный двигатель повышенной мощности при одновременном снижении веса двигателя, шума и выбросов. ■

Автономный контейнер *на колесах*

Транспортное средство T-Pod представляет собой автономный контейнер, поставленный на колеса. Пилотный проект начался в Швеции. В настоящее время Einride испытывает грузовик на небольшом участке дороги в промышленной зоне.

Компания пытается коммерциализировать автономные технологии в сфере транспортировки грузов. В Einride отмечают, что первыми законно выпустили на дорогу полностью автономный грузовик. Следует отметить, что в кабине T-Pod нет водителя, который мог бы взять управление на себя в чрезвычайных ситуациях. Впрочем, за безопасность отвечает электроника, при помощи которой грузовик удаленно контролируется оператором. Предполагается, что эта система сохранится и в ранних серийных моделях.

В полностью электрическом режиме T-Pod может пройти около 200 км. Его целесообразно использовать на дистанциях средней дальности, что выводит из списка его конкурентов фуры, над которыми работают многие компании, включая Tesla с моделью Semi. ■

Контроль. Эффективность. Экономичность.

Больше не нужно беспокоиться за свой парк грузовых автомобилей! Теперь вы можете «видеть» каждый свой автомобиль и его водителя, используя удобный и легкий в эксплуатации инструмент. Все под контролем!

FleetBoard* — это:

- Снижение расхода топлива на 5-7%
- Определение уровня мастерства водителей для повышения навыков управления ТС
- Уменьшение затрат на содержание парка за счет правильной эксплуатации ТС
- Снижение количества ДТП
- Графические отчеты
- Справедливый инструмент для расчета премий водителям

FleetBoard дает возможность сократить расходы, повысить личную эффективность каждого водителя и тем самым поднять эффективность парка в целом, позволяя компании занять лидирующие позиции в сегменте перевозок.

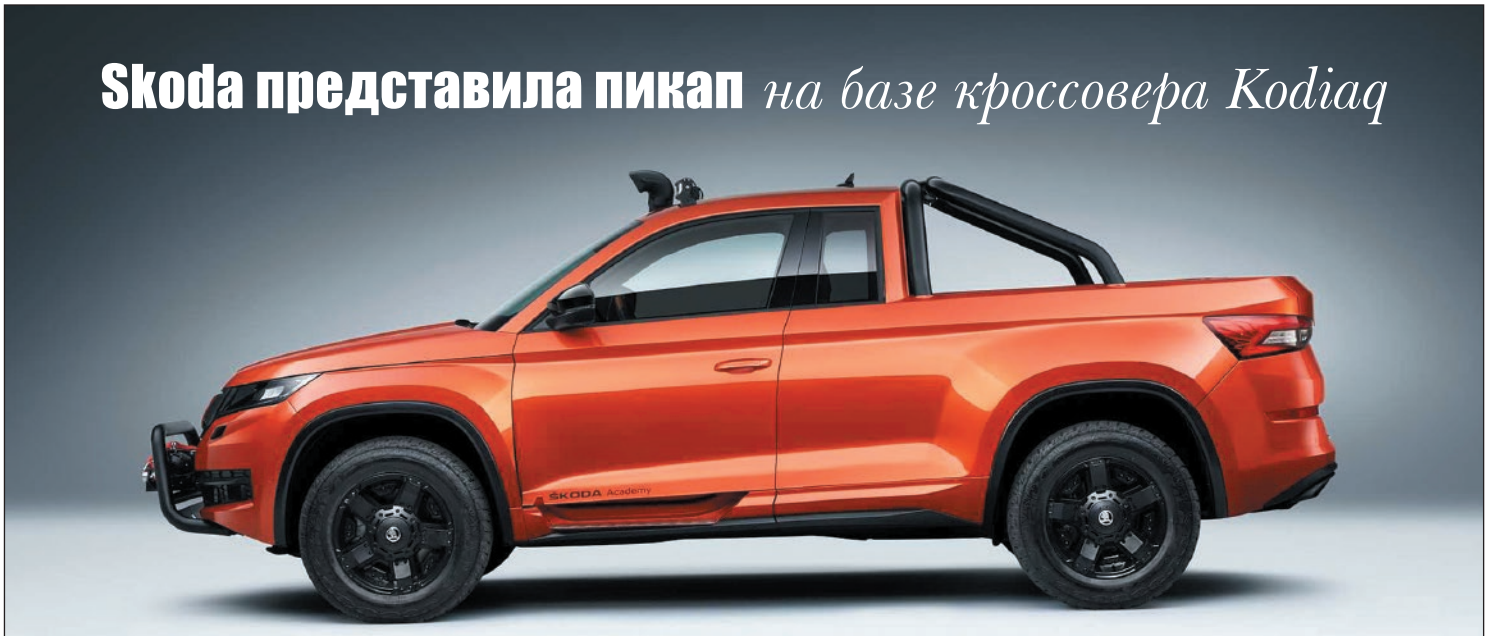
Подробную информацию можно найти у официальных дилеров грузовой техники Mercedes-Benz. Узнайте адрес ближайшего к вам дилера на сайте www.trucks.mercedes-benz.ru или по телефону 8 800 444-04-45 (звонок по России бесплатный).

Реклама. Не является публичной офертой (ст. 437 ГК РФ). * ФлитБорд. Система управления автопарком FleetBoard доступна для грузовиков других марок. ** Грузовики, которым доверяют.

Mercedes-Benz

Trucks you can trust**

Skoda представила пикап *на базе кроссовера Kodiaq*



Компактный двухдверный пикап получил совершенно новый кузов оранжевого цвета со спортивным силуэтом и грузовую платформу.

Компания Skoda представила свой новый концептуальный пикап под названием Mountiaq. Как сообщает пресс-служба чешского бренда, это наименование передает дух приключений и бездорожья. Автомобиль построили на базе большого кроссовера Kodiaq. Над прототипом работали 35 студентов дизайн-школы чешской марки. Разработка машины заняла около восьми месяцев.

Компактный 2-дверный пикап получил совершенно новый кузов оранжевого цвета со спортивным силуэтом и грузовую платформу. Пикап оснащается большими воздухозаборниками, дополнительной защитой кузова и лебедкой. Машину оснастили 17-дюймовыми колесными дисками Rockstar II с покрышками для бездорожья. Водителю доступна мультимедийная система Columbus, специальные рации и аудиосистема с внешним усилителем и сабвуфером.

Длина Mountiaq составляет 4999 мм, ширина — 2005 мм, а высота — 1710 миллиметров. Размер колесной базы у новинки равен 2788 мм, а дорожный просвет у машины — на 10 мм больше, чем у Kodiaq Scout (клиренс — 194 миллиметра). Вес пикапа составляет 2450 килограммов. Автомобиль укомплектовали 2,0-литровым бензиновым двигателем. Мощность мотора составляет 190 лошадиных сил. ■

ГИБДД предложила увеличить штрафы за повторное нарушение ПДД

В ведомстве считают, что многие водители относятся к дорожным штрафам как к плате за проезд, в результате число нарушений ПДД ежегодно растет.

В России в скором времени могут повысить размер штрафов за каждое повторное нарушение правил дорожного движения. С соответствующей инициативой выступила ГИБДД РФ. Речь идет о нарушениях ПДД, которые были зафиксированы дорожными камерами. Об этом сообщает ТАСС со ссылкой на заместителя главы ГИБДД Александра Быкова.

Быков заявил, что число нарушений ПДД, зарегистрированных фотофиксацией, выросло на 10%. По его словам, многие водители стали воспринимать такие штрафы как плату за проезд.

Ранее в ГИБДД предложили лишать водителей, которые систематически нарушают скоростной режим, возможности оплатить штраф с 50-процентной скидкой. Кроме этого, в ведомстве считают необходимым увеличить штраф за превышение скорости на 20-40 км/ч в шесть раз — до 3000 руб. Сейчас штраф за это нарушение составляет 500 руб. ■

ГАЗ просит у государства кредит *на 100 миллионов евро для проектов на Кубе*

Группа ГАЗ обратилась к властям с просьбой предоставить кредит на 100 млн евро для реализации проектов на Кубе, где осенью прошлого года открылись сборочные линии автомобилей ГАЗ и «Урал», об этом сообщает РБК.

Аппарат правительства собирается проработать вопрос финансирования с привлечением заинтересованных федеральных органов исполнительной власти и организаций, в том числе банков.

Группа ГАЗ начала реализовывать проекты на Кубе в октябре 2018 года: там открылись сборочные линии автомобилей ГАЗ и «Урал».

Представитель Группы ГАЗ комментировать ситуацию не стал. Это не первый случай за последнее время, когда компания Олега Дерипаски претендует на государственные средства. В апреле Группа ГАЗ просила выделить ей 29,5 млрд рублей господдержки, иначе компания угрожала дефолтом и падением производства на 40% во второй половине 2019 года. В холдинге посчитали существующую господдержку недостаточной в условиях санкций с учетом большой зависимости от иностранных комплектующих. Завершение этой истории пока неизвестно: в правительстве подтвердили факт обращения ГАЗа за поддержкой и добавили, что никаких решений на этот счет не принято. ■

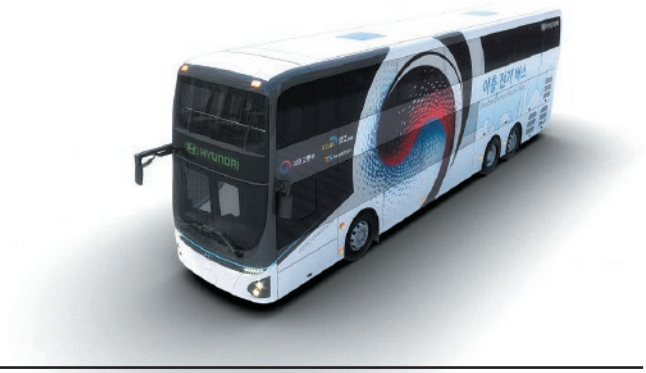
Hyundai работает *над электрическим двухэтажным автобусом*

Корейская компания работает над новым проектом, в рамках которого будет создан двухэтажный автобус с полностью электрической системой. Новую технику недавно показали на выставке в Южной Корее.

Электрический автобус будет способен вмещать до 70 пассажиров, включая 59 мест на втором этаже. Низкопольный транспорт облегчает доступ пассажирам на инвалидных колясках.

В электрическую систему входит полимерный аккумулятор. Его емкость составляет 384 кВт·ч, что обеспечит дальность хода 300 км. Его можно будет перезарядить всего за 72 минуты.

Hyundai ожидает, что двухэтажный электрический автобус не только улучшит качество воздуха, но и внесет значительный вклад в уменьшение городского трафика за счет увеличения вместимости. ■



Почтовики тестируют самоходы

Почтовая служба Соединенных Штатов (USPS) заключила контракт на транспортировку грузов с разработчиком технологии самоходных грузовиков TuSimple.

В рамках контракта автономные тягачи TuSimple и полуприцепы USPS сделают пять ходок туда и обратно между почтовыми службами Финикса и Далласа, которые находятся на расстоянии более 1600 км.

USPS изучает целесообразность использования технологии автономных транспортных средств доставки для снижения затрат на топливо, повышения безопасности эксплуатации грузовых автомобилей и увеличения коэффициента использования парка за счет расширения продолжительности его работы. Для контроля работы транспортного средства в течение всего периода пилотирования самоходные сцепки будут иметь на борту инженера по безопасности и водителя.

Стоит отметить, что проект TuSimple был запущен в октябре 2018 года, когда два грузовика в тестовом режиме перевозили потребительские товары по дорогам, соединяющим города Тусон, Финикс и Лас-Вегас. Проект TuSimple, в котором работает свыше 500 человек, планирует до конца 2019 года расширить до 500 единиц парк самоходных грузовиков в США и Китае. ■

Евросоюз с 2020 года внедряет в эксплуатацию аэродинамичные кабины грузовиков

Совет ЕС одобрил ускоренное внедрение в Евросоюзе более надежной и более аэродинамичной модели кабин грузовиков.

«Грузовики с кабинами более обтекаемой формы должны появиться на европейских дорогах с 1 сентября 2020 года. Совет одобрил досрочное введение более надежной и более экологичной модели», — говорится в коммюнике пресс-службы Совета ЕС.

Решение, которое приняли европейские министры, касается изменения правил допустимого максимального размера грузовиков. Оно приближает дату действия разрешения на продление кабины с целью придать ее передней части более обтекаемую форму, не уменьшая пространства для размещения груза. Вместе с тем, новые правила не предусматривают и расширения этого пространства.

Как объясняют в Брюсселе, вытянутые вперед кабины уменьшат «мертвый угол» видимости, усиливая безопасность уязвимых участников движения — пешеходов и велосипедистов. Предполагается также, что это даст возможность снизить ущерб или ранения, причиненные другим участникам движения в случае ДТП. По оценке Еврокомиссии, новый дизайн кабин грузовиков позволит сберегать до 500 жизней в год.

Уменьшение сопротивляемости воздуху за счет большей аэродинамичности кабин должно выразиться в снижении потребления горючего до 10%. Более слабый выхлоп будет способствовать общим действиям против климатических изменений, сказано в сообщении Совета ЕС. ■

КамАЗ сертифицировал Actros

В конце мая КамАЗ начал выпуск товарных экземпляров тягачей 54901. Это новая модель, созданная на основе кабины Mercedes-Benz Actros поколения BM963 (выпускается с 2012 года).

В преддверии скорого запуска производства тягача КамАЗ оформил на него Одобрение типа транспортного средства (ОТТС). Этот документ дает право на продажу машин в России и других странах Таможенного союза (Беларусь, Казахстан, Киргизия, Армения).

КАМАЗ-54901 оснащен новым 12,0-литровым 450-сильным турбодизелем КАМАЗ Р6 — адаптированным под челнинские грузовики мотором Liebherr. Из ОТТС следует, что этот двигатель носит заводской индекс КАМАЗ-910.12-450 и расшифровывается так: 910 — обозначение семейства, 12 — объем, 450 — мощность в лошадиных силах. Максимальную мощность этот мотор развивает при 1900 об/мин, его крутящий момент составляет 2060 Н·м при 1300 об/мин. Система турбонаддува носит американскую марку BorgWarner. Двигатель агрегатируется с роботизированной коробкой передач ZF Traxon: 12 ступеней вперед и четыре — назад. У коробки есть режим ручного переключения.

Снаряженная масса — 8000-8600 кг (в зависимости от комплектации). ■

«За «Платон» не платят самые упрямые»: оператор системы раскрыл количество уклонистов

Сколько их и как они умудряются избегать штрафов?

Оператор системы «Платон» — компания «РТ-Инвест Транспортные Системы» — ежемесячно публикует отчеты о количестве зарегистрированных грузовиков и объеме собранных с перевозчиков средств, направленных на дорожное строительство. В отчете, опубликованном 16 мая, приведены расширенные данные о структуре автопарка большегрузных машин в России.

Сообщается, что количество зарегистрированных в «Платоне» грузовиков достигло 1,17 млн. При этом всего в России зарегистрировано около 1,3 млн крупнотоннажных грузовиков. Порядка 130 тыс. большегрузов (т.е. 10% от общего числа) в системе не зарегистрированы.

67% машин, зарегистрированных в «Платоне», принадлежат физическим лицам. Это, конечно, не значит, что с системой работает 784 тысячи «частников»: многие перевозчики сознательно регистрируют тягачи на «физиков», чтобы не соблюдать строгие требования, предъявляемые к корпоративным автопаркам. На сегодняшний день физические лица, обладающие собственным грузовиком, должны лишь поддерживать свою машину в надлежащем техническом состоянии: предрейсовые медосмотры, как и соблюдение режима труда и отдыха, для них не обязательны. Индивидуальным предпринимателям принадлежит 11% от зарегистрированных в системе грузовиков, а юридическим лицам — 22%.

Крупные компании с большими автопарками, как правило, не регистрируют свои автомо-

били на физлиц, а потому, сложив количество последних с количеством зарегистрированных в системе ИП, можно получить приблизительную долю т.н. мелких перевозчиков — 78%.

Любопытна информация о марках крупнотоннажных автомобилей, оснащенных бортовыми устройствами. 29% грузовиков выпущены на Камском автозаводе; на втором месте с более скромными 12,7% — Volvo. Замыкает тройку лидеров DAF (10%). Вслед за ними идут MAN, Scania, МАЗ, Mercedes-Benz, Renault и Iveco. Несмотря на лидерство КамАЗа, в целом иностранных грузовиков в России больше, чем отечественных (32% против 68%).

решения, например — «рамки-перевертыши». «Это относится не только к «Платону». Таким же образом перевозчики скрывают номера, проезжая АСВГК, — рассказывает Матягин. — Недавно мы провели эксперимент в Краснодарском крае, наблюдали за грузовиками, проезжающими мимо пункта автоматического весового контроля. Машины с открытыми номерами оказались в меньшинстве».

Довольно часто за «Платон» не платят те перевозчики, машины которых лишь изредка оказываются на федеральных трассах — в их числе немало владельцев спецтехники (миксеров, самосвалов и т.д.).

Самый простой способ избежать штрафа — скрыть свой номер

«Существует определенная прослойка перевозчиков, которая игнорирует существование «Платона», — рассказал нам президент ассоциации «Грузавтотранс» Владимир Матягин. — Может, это 10% от общего числа перевозчиков, а может и больше. Статистика РТИТС учитывает зарегистрированные в системе большегрузы, но и их владельцы могут не платить за проезд по федеральным трассам: иногда они просто не берут с собой бортовое устройство».

Самый легкий способ избежать штрафа — скрыть свой номер. Некоторые водители просто завешивают номерной знак тряпкой, а некоторые используют более технологичные

Главная проблема системы заключается в ее недостаточной эффективности. Вызывает вопросы как сравнительно небольшая (₽73,7 млрд) сумма денежных средств, собранных за все время работы «Платона», так и несовершенство механизмов контроля над перевозчиками

Чаще всего уклоняются от оплаты «частники», а крупные фирмы предпочитают играть по правилам — для них наказание может быть строже. Исключение могут составлять компа-

нии, регистрирующие свои машины на физических лиц.

В целом же, по мнению Матягина, главная проблема системы заключается в ее недостаточной эффективности. Вызывает вопросы как сравнительно небольшая (₽73,7 млрд) сумма денежных средств, собранных за все время работы «Платона», так и несовершенство механизмов контроля над перевозчиками.

Ространснадзор ослабил хватку

Осенью 2018 года полномочия по контролю за неплательщиками были переданы �ространснадзору. «Поначалу ররространснадзор просто борзел, — рассказал нам координатор ОПР Сергей Владимиров. — Сотрудники службы могли поставить блокиратор на незарегистрированную в системе машину и требовали немедленно оплатить штраф. Сейчас такое происходит гораздо реже. Месяца четыре назад штрафы стали приходить менее интенсивно, сейчас их вообще практически нет. Штрафы не приходят даже тем, кто не скрывает номера».

В ОПР не верят официальной статистике: по мнению перевозчиков, количество грузовиков, не зарегистрированных в системе, может достигать 30%. «Ездить без регистрации сейчас совсем несложно, — объясняет Сергей Владимиров. — После того, как ররространснадзор перестал блокировать машины, самое страшное, что может случиться — это штраф. Много и тех, кто зарегистрирован в системе, но избегает оплаты проезда различными способами: скрывает номера, ставит глушилки или вообще не оплачивает штрафы».

По мнению перевозчика, борьба против нарушителей будет продолжаться. «Платон» могут внести в Налоговый кодекс, а на базе рамок системы Минтранс намерен развернуть сеть АСВГК. При этом у контролирующих органов вряд ли получится полностью взять под контроль перевозчиков. «За «Платон» не платят самые упрямые», — резюмирует Сергей Владимиров.

«Платон» работает в России с 2015 года. Перевозчики успели к нему привыкнуть: практически все крупные транспортные компании оборудовали свой автопарк бортовыми устройствами, их примеру последовали многие ИП и частники. В Сибирской ассоциации автоперевозок (СААП) нам рассказали, что все без исключения члены объединения оплачивают проезд по федеральным автодорогам.

Однако немало и тех, кто не спешит регистрировать свои грузовики в системе. Некоторые перевозчики не платят за проезд из соображений экономии, а другие считают незаконными требования, предъявляемые контролирующими органами. И хотя в обозримом будущем власти намерены усиливать контроль над отраслью, непохоже, что число «уклонистов» значительно снизится, ведь на сегодняшний день существует огромное количество способов уклоняться от штрафов за неуплату проезда по федеральным трассам. ■

«Соллерс» тянет руку. **В наш карман**

Глава автомобилестроительного холдинга Sollers Вадим Швецов попросил у Дмитрия Медведева выделить из бюджета 42 млрд рублей на обновление парка коммерческих автомобилей, которые наносят вред экологии.

Программу предлагается осуществить в рамках нацпроекта «Экология». Правительство пока прорабатывает вопрос запуска такой программы.

Швецов привел такие данные: в России сейчас около 2,6 млн коммерческих автомобилей экологических классов Євро-0 и Євро-1 в возрасте от 10 до 20 лет, которые «продолжают активно эксплуатироваться и тем наносят значительный вред окружающей среде» из-за загрязняющих выбросов. К тому же доля транспортных средств старше десяти лет превышает 70% от общего парка коммерческих автомобилей. В итоге предлагается обновить парк коммерческих автомобилей на транспортные средства с экологическим классом Євро-5/Євро-6.

По данным РБК, глава «Соллерса» предлагает в период с 2019 по 2024 годы заменить не менее 200 тысяч коммерческих автомобилей старше десяти лет на новые машины. По расчетам Швецова, это позволит снизить общий объем выбросов на 3% и сократить выбросы угарного газа на 80%.

Для реализации потребуется ежегодно выделять по 7 млрд рублей: 5 млрд из федерального бюджета и 2 млрд из региональных. Эти деньги следует направить на субсидии по льготному лизингу и прямые скидки на покупку нового автомобиля взамен сдаваемого на утилизацию. Физлица и юрлица получат возможность получить скидку 10% при сдаче на утилизацию старых машин. К тому же компаниям предложат скидку 30% при покупке автомобиля на газомоторном топливе или электротяге.

Сообщается, что на письме Швецова стоит виза Дмитрия Медведева: «Проблема острая и ее нужно решать». Глава кабмина поручил Минприроды и Минпромторгу проработать и доложить «согласованные предложения».

Примечательно, что в случае одобрения предложения Швецова программа обновления коммерческого транспорта распространится не только на сам «Соллерс», но и на других производителей, в том числе Группу ГАЗ Олега Дерипаски и несколько иностранных компаний.

30 мая стало известно, что Минпромторг ищет 10 млрд рублей на поддержку автопрома. Эти средства необходимы для продления программ льготного кредитования и лизинга. ■

Росавтодор **ошибся процентами**

Ведомство разместило на сайте информацию о выявленных нарушениях разрешенных условий движения грузового автомобильного транспорта.

«В результате анализа данных, полученных с автоматических пунктов весогабаритного контроля, в 2018 году было выявлено порядка 10% нарушений весовых параметров от общего количества проездов грузового транспорта.

Чаще всего к таким нарушителям относятся одиночные трехосные автомобили и пятиосные автопоезда с насыпными грузами (песок, щебень, руда). Среднее превышение допустимой массы этой группы нарушителей составляет примерно 35%.

Кроме того, дополнительную опасность представляет собой перевозка сыпучих материалов сверх бортов кузова или полуприцепа грузового транспортного средства без использования специального покрытия груза (брезентовый полог, тент), что может привести к созданию аварийной ситуации на дороге.

К отдельной группе нарушителей также можно отнести лесовозы, среднее превышение допустимой массы которых составляет около 20%, а максимальное превышение — порядка 50%. В основном к данному виду нарушителей относятся 6-осные прицепные или седельные автопоезда», — сообщается на сайте Федерального казенного учреждения «Центр мониторинга безопасной эксплуатации автомобильных дорог Федерального дорожного агентства».

Таким образом, Росавтодор опроверг информацию о том, что с нарушениями движется почти каждый третий грузовик.

Напомним, бывший заместитель руководителя Росавтодора (в настоящее время — директор департамента государственной политики в области дорожного хозяйства министерства транспорта РФ) Игорь Астахов 7 июля 2015 года на открытом заседании круглого стола Общественной палаты РФ по вопросам практической реализации нормативных правовых

актов в сфере перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом в ответ на недовольство деятельностью подведомственных Росавтодору учреждений по исполнению государственной услуги по выдаче специальных разрешений на перевозку КТГ, произволу сотрудников и высокому уровню коррупции в ведомстве заявил, что более 30 процентов грузовиков, осуществляющих перевозки тяжеловесных грузов по дорогам общего пользования, превышают допустимые разрешенные весовые параметры, нанося тем самым дорожной инфраструктуре ежегодный ущерб на сумму более 2,6 трлн рублей.

Одновременно, по словам Игоря Астахова, годовой объем бюджетных средств, направляемых государством на ремонт, строительство и эксплуатацию всех автомобильных дорог Российской Федерации в 2015 году составил всего 1,2 трлн рублей. Таким образом, если верить представленной Астаховым информации, большегрузный автомобильный транспорт якобы наносит вдвое больший вред дорогам, чем выделяется средств на их содержание, ремонт и строительство.

Эксперты транспортной отрасли считают, что недостоверная информация о размере наносимого грузовиками вреда, которую дорожники часто выдают в СМИ, является не только плодом их бурной фантазии, но и результатом недостоверных измерений недавно запущенной автоматизированной системы мониторинга интенсивности и состава транспортного потока.

Например, в августе 2015 года система зарегистрировала автомобиль КАМАЗ с государственным номерным знаком К999УС34RUS, общая масса с грузом которого составляла 211,41 т. Может ли автомобиль отечественного производства с такой загрузкой свободно передвигаться по автомобильным дорогам?!

Становится понятным, почему очередное «детище» Росавтодора — система мониторинга интенсивности и состава транспортного потока — ввиду своих сбоев и некачественного исполнения постоянно фиксирует автомобили КАМАЗ весом более 200 т, воспаляя воображение чиновников Росавтодора, предоставляя им ложные основания для громких заявлений.

Объектами критики экспертов становятся не только высказывания чиновников, но и нормативные документы, регулирующие вопросы перевозки грузов. Эксперты в сфере тяжеловесных и крупногабаритных перевозок автомобильным транспортом указывают на существенные ошибки в формулах постановления Правительства РФ от 28 июня 2016 года №590 «О некоторых вопросах определения размера вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам Российской Федерации». О каких обоснованных подкреплениях цифр, преподносимых обществу Росавтодором, можно говорить, когда дорожные «светила» регулярно становятся предметом обоснованной «арифметической» критики?! ■

Проверять знания теории у автомобилистов хотят раз в 10 лет

Сдавать экзамен предлагается при замене водительских прав по истечению срока их действия.

В ГИБДД поддержали идею пересдачи «теории» при замене прав. Эта инициатива прозвучала в рамках четвертого ежегодного конгресса автошкол, с ней выступил директор ярославской автошколы «Ярфина» Сергей Калмыков. Любопытно, что подобное предложение уже обсуждалось в начале 2018 года, и тогда МВД дало на нее отрицательный отзыв.

Глава ГИБДД Михаил Черников поддержал предложение проводить проверку знаний правил дорожного движения при замене водительского удостоверения. Речь идет о тех случаях, когда права меняются по истечению срока их действия (то есть каждые десять лет), а не при утере или смене фамилии.

Михаил Черников счел инициативу «хорошей» и предложил ее проработать. Однако он сразу же добавил, что на реализацию этого предложения потребуется немало ресурсов, ведь принимать экзамены, судя по всему, придется подразделениям ГИБДД. Глава ведомства отметил, что подобные проверки могут быть добровольными. Посмотрим правде в глаза: в этом случае они проводиться не будут. И дело не в том, что российские водители плохи в «теории», а просто в том, что никто не захочет тратить на это время, если отсутствие сведений о такой проверке ни на что не повлияет. В качестве «приза» для тех, кто согласится сдать теорию при замене прав, можно было бы предложить скидки на ОСАГО, считает глава Союза автошкол Москвы Александр Ачкасов. Скорее всего, это предложение не найдет поддержки у страховщиков.

Напомним, в апреле 2018 года начальник ГИБДД уже комментировал подобную инициативу, которая поступила от Союза автошкол. Тогда он сказал, что подобные изменения противоречат общепринятым международным нормам, в том числе Венской конвенции о дорожном движении. Сейчас в числе требований – медицинский контроль и обновление в базе данных.

Еще раньше, в январе текущего года, с критикой предложения выступил первый зампред комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Вячеслав Лысаков. Тогда он под-

Глава ведомства отметил, что подобные проверки могут быть добровольными. Посмотрим правде в глаза: в этом случае они проводиться не будут

черкивал, что право на управление ТС гражданин получает по результатам экзамена и «это право бессрочно».

Планируются и другие нововведения, о них рассказал начальник отделения экзаменационной работы ГИБДД Николай Гиляков. Он отметил, что справки, которые выдаются медкомиссиями, переведут в электронный формат. Это позволит создать реестр документов. Законопроект уже направлен в Минюст. При этом он отметил, что сведения будут передаваться в эту систему только с согласия граждан. Он пояснил, что автошколы с нового года начнут загружать свидетельства своих выпускников в базу данных Рособрнадзора. То есть, в будущем кандидаты в водители смогут приходить на экзамен только с паспортом.

Еще одним нововведением должно стать объединение «площадки» и «города» в один экзамен. При этом часть упражнений из первого практического блока исчезнет, а оставшиеся инспекторам придется проверять в условиях городского движения. Более подробные требования к проведению такого единого практического испытания опишут в регламенте приема экзаменов, но пока что этот документ находится в разработке. ■

Право на управление ТС гражданин получает по результатам экзамена и «это право бессрочно»

Renault Kangoo сменил дизайн, а у пикапа Alaskan увеличили грузоподъёмность

Коммерческое подразделение компании Renault представило сразу четыре новинки. Только одна из них пока находится в статусе концепта, но в серию ее отправят уже в следующем году.

Главная премьера Renault – это предвестник «каблучка» Kangoo нового поколения. В угоду европейской моде на «зелень» французы показали электрический концепт с приставкой Z.E. Однако у модели будут и версии с ДВС, их рассекретят позже. В следующем поколении Kangoo кардинально преобразился внешне, он выглядит взрослее: автомобиль стал ниже, переднюю часть выполнили в фирменном стиле марки, но при этом LED-фары соединены между собой светодиодной же полоской – такое решение пока не применяется ни на одной другой модели Renault. На корме – С-образные фонари, между ними также проходит светящаяся полоса, такие же полоски есть и по бокам.

Салон нового Kangoo не раскрыт, подробности о силовой установке тоже держатся в секрете. Нынешний «зеленый» вариант оснащается 60-сильным электромотором и батареей емкостью 33 кВт·ч, реальный запас хода – где-то 200 км. Кстати, в России

RENAULT

Kangoo сегодня доступен именно в виде электрокара. Модель нового поколения выйдет на «старосветский» рынок в 2020 году, доберется ли такой Kangoo до РФ – пока неизвестно.

Пикап Renault Alaskan, родственник Nissan Navara и Mercedes X-Class, в России никогда и не продавался, впрочем, и в Европе он особым спросом не пользуется. Чтобы подстегнуть интерес к грузовику, его обновили. Так, Alaskan обзавелся модернизированным турбодизелем 2,3, который теперь зовется Blue dCi (раньше просто dCi). Мотор по-прежнему выдает

Renault Kangoo Z.E.

Renault Alaskan

160 или 190 л.с., но у базовой версии вырос крутящий момент – с 405 до 425 Н • м (у 190-сильного варианта этот показатель все так же составляет 450 Н • м). Дизель работает в паре с 6-ступенчатой «механикой» или 7-ступенчатой роботизированной коробкой, привод – задний или жестко подключаемый полный.

У пикапа также доработали 5-рычажную подвеску, плюс Alaskan теперь может перевозить до 1,1 тонны (в зависимости от модификации грузоподъемность выросла на 127-146 кг). Еще модель обзавелась дисковыми задними тормозами, новой мультимедийной системой, усовершенствованными системами помощи на спуске/подъеме. В продажу такой грузовик поступит осенью.

Другая премьера Renault – рестайлинговый Trafic. Модель доступна в виде фургона или микроавтобуса. У машин поменяли радиаторную решетку, фары сохранили свою форму, однако у них другая «начинка». Кстати, головная оптика теперь полностью светодиодная. В салоне – новые материалы отделки, иной рычаг коробки передач. На смену дизелю 1,6 dCi пришел двухлитровый мотор, также работающий на «тяжелом» топливе. Мощность нового двигателя – от 120 до 170 л.с., он комплектуется «автоматом» EDC6.

Наконец, четвертая новинка марки – посвежевший Master. У этой модели также изменили внешний облик, в салоне появились новые передняя панель (с выдвижной подставкой со стороны пассажира), рулевое колесо и «приборка». Расширен список электронных помощников. Дизель 2,3 dCi (до 180 л.с.) тоже модернизирован – в компании заявили, что он стал экономичнее. Электрическая версия Z.E. осталась в строю: такой Master по-прежнему оснащается 76-сильным электромотором и батареей емкостью 33 кВт • ч.

Как и Alaskan, рестайлинговые Trafic и Master доберутся до европейских дилеров этой осенью. ■

Renault Kangoo Z.E.

Ford Transit увидел 20-й год

Новый Ford Transit 2020 модельного года получит 2-литровый рядный турбодизель EcoBlue bi-turbo и новый 3,5-литровый бензиновый двигатель PFDi V6.

Автор: *Карасёв А.В. Фото Ford Motor Company*

По сравнению с предыдущим 3,7-литровым двигателем, новый PFDi демонстрирует улучшенную топливную эффективность. EcoBlue bi-turbo также более экономичен и обеспечивает большую мощность и крутящий момент, чем 3,2-литровый дизель. Мотор оснащен функцией Auto Start-Stop и работает тише, чем его предшественник. Клиенты также могут выбрать проверенный временем 3,5-литровый газовый двигатель EcoBoost, который теперь также включает технологию Auto Start-Stop. Оба газовых агрегата могут быть заказаны с двумя генераторами переменного тока на 250 А чтобы обеспечить надежный источник электричества для допоборудования. Все двигатели агрегатируются с новой 10-ступенчатой автоматической коробкой передач Ford. Для Ford Transit 2020 предложены новые интерьеры и варианты расположения сидений.

В дополнение к грузовому фургону, автобусу, шасси в линейку моделей Ford Transit 2020 вошел новый фургон с двухрядной кабиной вместимостью пять человек. Кабина оснащена боковыми подушками безопасности. Данный фургон является расширением семейства Ford Transit 2020 года и создан на основе запросов клиентов.

Новая машина обладает интеллектуальной системой полного привода, которая всегда обеспечивает улучшенную тягу на обледенелых, заснеженных или грязных дорогах. В нормальном режиме система полного привода непрерывно контролирует и оптимизирует выходной крутя-

щий момент с возможностью распределения до 100% доступного крутящего момента на передние колеса, чтобы предотвратить скольжение. Полный привод доступен для автомобилей с бензиновыми моторами. Максимальная масса (GVWR) автомобиля была увеличена с 10 360 до 11 000 фунтов (4990 кг).

Новые функции помощи водителю, стандартные для каждого грузового фургона Transit 2020, включают в себя системы автоматического экстренного торможения и обнаружения пешеходов, предупреждение о фронтальном столкновении, торможение после столкновения, систему удержания полосы движения и автоматические фары дальнего света.

Пассажирский Transit XLT оборудован системой Ford Co-Pilot 360, которая включает в себя перечисленные выше функции, а также информационную систему для слепых зон с охватом прицепа и оповещением о пробках.

Система помощи при парковке может упростить маневрирование при заезде в параллельные или перпендикулярные парковочные места. Одним нажатием кнопки водитель получает подсказки для управления выбором передачи, ускорения и торможения, а Transit автоматически заруливает на свое место. Другие новые функции помощи водителю включают в себя адаптивный кру-

из-контроль, переднюю и заднюю раздельные камеры и регулируемое устройство ограничения скорости.

Автопарки могут еще больше повысить эффективность, выбрав доступные новые системы Ford Telematics и Ford Data Services, которые предоставляют в распоряжение управляющих автопарком целый ряд инструментов. Менеджеры могут оптимизировать свой бизнес с помощью простых в использовании функций, таких как подробное отслеживание в реальном времени, геозоны с предупреждениями и ключевые показатели эффективности. Отчеты о расходе топлива помогают определить способы снижения затрат, в то время как Ford Telematics предлагает возможности для повышения эффективности, безопасности, контроля использования ремней безопасности или рискованного поведения при вождении. Владелец автомобиля может получать упреждающие уведомления о техническом обслуживании и предупреждения о состоянии автомобиля, что позволяет планировать обслуживание.

Для грузового и пассажирского фургона предусмотрена новая раздвижная дверь с электроприводом, облегчающая погрузку автомобиля. Доступны высокоинтенсивные разрядные фары премиум-класса с фирменным светодиодным окружением. Transit имеет новый интерьер с современной приборной панелью. Кроме того, улучшены рукоятки и вентиляционные отверстия для лучшего нагрева и охлаждения воздуха – эргономика, благодаря которой все становится проще. ■

Система помощи при парковке может упростить маневрирование при заезде в параллельные или перпендикулярные парковочные места

MAN отчитался для русских журналистов. В Польше

Компания ООО «МАН Трак энд БАС РУС» провела традиционную ежегодную пресс-конференцию по итогам года и планам на следующий год нетрадиционно — в Кракове.

Возникший в эпоху раннего средневековья Краков – одно из значимых мест на современной туристической карте Европы. Однако не памятники ЮНЕСКО играли решающую роль в выборе места посещения, а производственный объект компании MAN SE – сборочный завод грузовиков под Краковым.

Производство грузовиков в прошлом году принесло компании 56,6% из выручки в 10 млрд евро. В то время как реализация автобусов – только 11,0%. Вторым по величине выручки сегментом является послепродажная поддержка продукции (продажа запчастей, сервисного обслуживания и др.), давшая 19,5%.

Следует также отметить, что прошлый год стал рекордным по объемам продаж грузовых автомобилей за последние 10 лет: плановые показатели по количеству заказов были превышены на 12%. Продажи автобусов также возросли: было продано 7204 автобуса – это второй результат за всю историю MAN. Лучший же результат в истории компании показали продажи подержанной техники, которые дали 6,8% выручки. Также хороший результат показал пока скромный (0,6%), но быстрорастущий сегмент фургонов: более 10 тыс. размещенных заказов.

В РФ продажи грузовых автомобилей MAN показывали устойчивый рост (6,2%) – продано 4907 шт. против 4619 автомобилей в прошлом году. Доля компании в рынке «большой семерки» возросла на 1%, и составила 18%. Устойчивый рост компания показала на рынке автобусов РФ: доля рынка увеличилась на 18%, достигнув 44%. Наибольший рост – в 225% – компания показала в секторе поддержанных автомобилей.

В Польше MAN имеет в настоящее время два завода: вблизи Кракова производится сборка грузовых автомобилей большой грузоподъемности, а в Стараховице – городских автобусов и шасси к ним. Когда 4 октября 2007 г. официально был открыт новый завод по сборке тяжелых грузовиков в Ниполомице, неподалеку от Кракова, он был третьим – тогда в Познани производились городские автобусы. Решение в пользу Кракова было принято после проведения интенсивного исследования, при котором ключевую роль играли такие факторы как

инфраструктура, издержки, доступность квалифицированной рабочей силы.

Завод в Ниполомице располагается на участке площадью 1160 тыс. кв. м, принадлежащем компании. Завод производит сборку всего модельного ряда грузовиков семейства TG.

На предприятии работают 752 сотрудника (643 – производственно-технический персонал, 109 – офисный персонал). Режим работы – двухсменный. Завод работает с 6 до 22 часов, в том числе и в субботу. В день собираются 95-96 грузовиков. На сборке работает 288 человек.

Для обеспечения бесперебойной работы предприятия крайне важна работа логистов. Ежедневно на завод приезжает 80 автопоездов с комплектующими. Привезенные компоненты размещаются под навесами вокруг производственного корпуса и на складе. Здесь хранятся 20% компонентов с запасом работы завода на 1,5 дня.

Особое внимание уделено системе проверки качества. На складе производится входящий контроль качества запчастей. Настоящей лабораторией проверки качества является независимая служба аудита сборки. Ее сотрудники выборочно производят контроль одного грузовика в день. Все это позволяет собранным автомобилям соответствовать качеству, предъявляемому MAN к своей продукции.

По результатам отчетов TÜV, составляемых раз в два года на основе результатов проверки предприятий Германии, компания уже более пяти лет занимает лидирующее место. Даже по прошествии пяти лет в грузовиках MAN в 65,3% отсутствовали дефекты, что является лучшим результатом в категории.

В прошлом году завод изготовил 19 500 автомобилей: 2000 из них поступили на российский рынок, 4700 остались в Польше. Предприятие получило звание Fabrik des Jahres (завод года) в номинации «Серийная сборка автомобилей большой грузоподъемности». ■

Европейский Союз МЕНЯЕТ ДЛИНУ

Согласно оценкам Европейской комиссии, выбросы CO2 от транспортных средств большой грузоподъемности, то есть грузовых транспортных средств с полной массой более 3500 кг, и пассажирских транспортных средств с более чем 8 пассажирскими местами в настоящее время составляют примерно 25% от общего объема выбросов CO2 автомобильным транспортом в ЕС и ожидается дальнейшее увеличение в будущем, если не будут приняты меры по их снижению.

По этой причине Европейский союз заинтересован в том, чтобы ввести законодательные требования по сокращению выбросов CO2 от транспортных средств большой грузоподъемности. Об этом свидетельствует публикация и реализация Правил ЕС № 2017/2400 об определении выбросов CO2 и расхода топлива для транспортных средств большой грузоподъемности и Правил ЕС № 2018/932 о мониторинге и отчетности по выбросам CO2 и расходу топлива тяжелых транспортных средств.

Улучшение аэродинамических характеристик транспортных средств большой грузоподъемности было определено в качестве одной из ключевых мер, которая может быть принята для сокращения выбросов CO2 и расхода топлива. Как установка аэродинамических шторок в задней части автобусов, грузовиков или прицепов, так и удлиненные кабины грузовых автомобилей с улучшенной аэродинамикой могут оказать существенное влияние на аэродинамические характеристики автомобилей и автопоездов. Однако юридические ограничения на максимальные габаритные размеры транспортных средств означают, что подобный аэродинамический прогресс может быть достигнут только путем снижения грузоподъемности – уменьшения длины, ширины и/или высоты пассажирского/грузового отделения, чтобы сохранить габаритные размеры автомобиля в указанных пределах.

Признавая этот факт, в 2015 г. была опубликована поправка к Директиве 96/53/ЕС о максимальных разрешенных массах и размерах для дорожных транспортных средств, находящихся в международном движении. В этой Директиве о внесении изменений (ЕС) № 2015/719 были введены ограничения в отношении максимально допустимых требований к размерам, чтобы обеспечить возможность установки выдвижных или складных аэродинамических шторок длиной до 500 мм в задней части автобусов, грузовиков и прицепов. В этой Директиве также было поручено Европейской комиссии разработать требования к официальному утверждению типа для выдвижных или складных аэродинамических шторок и удлиненных кабин грузовых автомобилей с улучшенными аэродинамическими характеристиками.

Потребовалось более 3-х лет, чтобы разработать необходимые требования, и 30 января 2019 г. Европейской комиссией был окончательно опубликован проект правил, содержащий новые требования. Проект правил, который вносит изменения в Правила № 1230/2012 ЕС, вводит требования, касающиеся развертываемых аэродинамических устройств, установленных на задней части автобусов, грузовых автомобилей и прицепов и удлиненные кабины грузовых автомобилей с улучшенными аэродинамическими характеристиками.

Для развертываемых аэродинамических устройств, установленных на задней части транспортного средства, в проекте Правил определяются требования к максимально допустимой проекции таких устройств в их убранном или сложенном положении, максимальным усилиям, необходимым для втягивания или складывания устройства, и минимальным вертикальным и горизонтальным усилиям, благодаря которым устройство должно удерживаться в развернутом положении. В проекте правил также указывается, что устройство не должно влиять на соответствие транспортного средства любым другим применимым законодательным требованиям. Тем не менее, заднее развертываемое аэродинамическое устройство не должно приниматься во внимание при позиционировании заднего противоподкатного устройства, если оно соответствует указанным критериям конструкции или указанным требованиям к характеристикам деформируемости устройства в сценарии заднего удара.

Для развертываемых аэродинамических устройств, установленных в передней части грузовых автомобилей, в проекте Правил указывается максимально допустимая ширина проекции, которой должно соответствовать устройство как во втянутом или сложенном положении, так и в развернутом положении. В проекте правил также указывается, что устройство должно быть покрыто энергопоглощающим материалом, то есть оно не должно ухудшать зрение водителя или работу любых других систем транспортного средства и что оно не должно влиять на соблюдение транспортным средством каких-либо других применимых правовых требований. Тем не менее, переднее развертываемое аэродинамическое устройство не должно приниматься во внимание при позиционировании переднего противоподкатного устройства, если оно соответствует указанным критериям конструкции по деформируемости устройства в сценарии переднего удара. Грузовые автомобили с удлиненными кабинами должны соответствовать требованиям к радиусу разворота. ■

Грузовые перевозки накрыло пессимизмом

Непростая экономическая ситуация сказывается на сфере автомобильных грузоперевозок. Поводов для оптимизма немного, а негатива в прогнозах экспертов — больше, чем хотелось бы. К чему готовятся перевозчики и чего ждать от наступившего года?

Падение темпов экономического роста России и снижение платежеспособности населения в первую очередь сказываются на грузопотоках всех отраслей экономики. Волатильность курса национальной валюты, отношения между государствами оказывают влияние на международную торговлю. Транспортные компании строят планы развития на основе экономической ситуации внутри страны, потому что инвестиции в автотранспорт носят длительный характер. Сейчас ситуация на рынке грузоперевозок предвосхищает и опережает динамику роста промышленности и валового внутреннего продукта на год-полтора.

Со второго полугодия 2018 года аналитики Intertransavto (ITA) фиксируют снижение темпов роста рынка новых грузовых автомобилей. Несмотря на это, объемы закупок новой техники за десять месяцев текущего года опережают аналогичные показатели 2017 года на 6%, однако помесячный темп прироста рынка новой техники к октябрю 2018 года достиг 6%, а в 2017 году к октябрю он был на уровне 10%. По большому счету рынок грузовой техники – рынок ожиданий. Если в первом квартале 2018 года информационный фон политических и экономических событий был стабилен и курс доллара США находился на отметке 56-57 рублей за единицу валюты, то со второго квартала, когда волатильность рубля и антироссийская риторика заметно усилились, компании начали пересматривать свои планы по закупке техники. В качестве примера можно привести единственного российского грузоперевозчика, который вышел на IPO – Globaltruck. На начало 2018 года представители этой компании анонсировали закупку порядка 300 машин в каждом полугодии, однако во втором полугодии планы были скорректированы, а закупка сокращена до 70 транспортных средств.

Ситуация во внутрироссийских перевозках определяется преимущественно внутренними факторами – курсом национальной валюты, темпами экономического роста и грузопотока, а также нормативным регулированием отрасли. В сфере международных перевозок не все так однозначно, однако именно трансграничные до-

ставки являются более выгодными для российских компаний.

Итоги санкционной войны

Рынок международных грузоперевозок обладает всеми признаками идеальной конкуренции. Однако при нынешних объемах перевозок ни одна из представленных на рынке транспортных компаний не способна оказать на него существенного влияния. Более того, вместо конкуренции на рынке в классическом ее понимании можно отметить слаженную работу транспортного бизнеса над запросами клиентов. Сейчас на европейском направлении работает порядка 16 000 компаний, из которых примерно 9000 – российские юридические лица. Как правило, это небольшие компании, оперирующие автопарком до 20-30 машин. Согласно расчетам ITA, в среднем на одну компанию приходится примерно 5,4 перевозки в месяц, а число компаний, которые осуществляют более 6 перевозок в месяц, не превышает 50% от общего числа.

С момента введения Евросоюзом экономических санкций в отношении России и обратных со стороны РФ, исходя из данных Европейского агентства по статистике, импорт в Россию сократился на 30%, а экспорт несколько подрос. Основной удар пришелся на грузы, относящиеся к продуктам питания – фрукты, овощи, молочная продукция. Объемы перевозок фруктов автотранспортом снизились в 36 раз, овощей – в 16 раз, поставки молочной продукции – в 10 раз, а поставки мяса практически полностью прекратились. Суммарно из-за прекращения поставок этих товаров ежеквартальное сокращение грузопотока составило примерно 1 млн тонн. По всем остальным товарным группам падение грузопотоков было не столь критичным. Следовательно, основной удар в «санкционной войне» пришелся на компании, занимающиеся рефрижераторными перевозками. Однако, несмотря на столь значительное падение грузопотока между Европой и Россией, на рынке не было информации о банкротстве крупных перевозчиков, специализирующихся на перевозке грузов с поддержанием температурного режима.

Многим компаниям удалось подстроиться под изменившиеся грузопотоки за счет переориентации с европейского направления на Азиатский регион и морские порты. А это направления с более низкими требованиями к техническому состоянию и экологическому уровню автотранспорта.

На перевозках в направлении ЕС–РФ сейчас задействовано примерно 60 000 машин, из которых 35 000 зарегистрированы в России. Однако если посмотреть на статистику в контексте грузооборота, то на отечественные компании приходится примерно 47% от всего потока. Это подтверждает высокую концентрацию перевозчиков на внутрироссийских направлениях. О какой-либо обостренной конкуренции на рынке международных перевозок говорить не приходится. Например, по итогам третьего квартала 2017 года на лидера рынка по объемам перевезенных грузов – литовскую компанию Girteka (часть парка которой зарегистрировано в России) – приходилось примерно 2-3% от всего объема перевозок, и это притом, что на плече ЕС–РФ было задействовано примерно 1500 тягачей этой группы компаний. А на топ-5 перевозчиков (Girteka, Дженти-Спедишн, APS, Vlantana, R Group) с совокупным автопарком более чем в 3000 авто, задействованном на российском направлении, приходится всего 5% от всех перевозок.

Однако выход на европейский рынок для отечественных компаний сейчас несколько осложнен.

Во-первых, после начала «санкционной войны» и роста курса рубля российские перевозчики оказались в затруднительной ситуации. Отечественные компании во время стабильного периода привыкли при расчетах с контрагентами использовать российские рубли и, соответственно, аккумулировать в них же выручку. И в период девальвации это сыграло с ними злую шутку. Когда курс рубля вырос, цены на тягачи в рублевом эквиваленте также увеличились.

Соответственно, возможность обновления автопарка снизилась. Особенно это коснулось мелких и средних перевозчиков. Как известно, в Европе требования к экологическим стандартам техники более строгие, чем на постсоветском пространстве, – работа с грузовиками ниже стандарта Евро-5 сейчас в Европе затруднена. Доля машин высокого экологического класса в российском автопарке, по самым оптимистичным оценкам, не превышает 10%. Однако даже техника стандарта Евро-5 в ближайшие 5-7 лет потеряет свою актуальность, так как в Европе идет широкомасштабный переход на грузовики экологического стандарта Евро-6, а в ряде городов уже выступают с ограничениями на въезд дизельных машин со стандартом Евро-5 и ниже.

Во-вторых, в последнее время ситуация с европейскими разрешениями на грузовые перевозки остается напряженной. Если с прибалтийскими коллегами особых проблем не возникает, то с польской стороной периодически появляются разногласия.

Еще жива в памяти «транзитная война», когда с февраля по апрель 2016 года грузоперевозки национальными перевозчиками между странами были прекращены. В конце 2017 года также отмечалось напряжение, когда польская сторона отказывалась согласовать дополнительный обмен разрешениями, так как российские перевозчики их уже использовали. Исходя из того, что для польских перевозчиков из-за грядущего Brexit могут быть существенно осложнены перевозки в Великобританию, они будут заинтересованы в расширении пакета разрешений на российском направлении. Для российского бизнеса это может иметь губительный эффект, потому что польские перевозчики более конкурентоспособны по сравнению с российскими.

В-третьих, некоторые компании были вынуждены переориентироваться на внутренний рынок, что повлекло за собой снижение выручки. Основываясь на отчетности компаний, вышедших на IPO, для России средний тариф на перевозку составляет 0,4-0,5 евро/км (по данным Globaltruck), а на европейских перевозках этот же показатель составляет примерно 1-1,1 евро/км (по данным Waberer). Конечно, уровень затрат при работе на европейском направлении совсем иной, однако, по данным отчетности все тех же перевозчиков, валовая прибыль европейских компаний – на 20% выше российских. Такие показатели ставят их в неравные условия по инвестированию в дальнейшее развитие. Особенно заметна разница для компаний с небольшим оборотным капиталом, у которых расхождение с европейскими коллегами будет более ощутимым. Конкуренцию европейским перевозчикам могут составить только крупные игроки, но валовая прибыль у иностранных компаний будет все равно на 15-25% выше, в зависимости от того, как организован бизнес.

Поворот на Восток

Сейчас многие российские перевозчики обратили свой взгляд на китайское направление, которое полноценно открылось с 1 января 2019 года, когда вступило в силу новое соглашение между правительствами России и Китая о международном автомобильном сообщении. Планы по выходу на данный рынок уже анонсировали крупные компании, специализирующиеся на внутрироссийских перевозках, такие как Globaltruck и «Деловые Линии». Вряд ли в стороне останутся и международные перевозчики, которые уже работают на трансграничных перевозках из Китая, например, «Траско». Однако ожидания по этому направлению несколько скептичны. Российским

перевозчикам будет сложно конкурировать с китайскими на уровне доступности ресурсов и административной открытости. Непонятной также остается ситуация и с судьбой контейнерных перевозок из Китая, которые, к слову, субсидируются со стороны государства (китайский участок пути фактически компенсирует государство). Количество разрешений на перевозки между Китаем и Россией не сравнимо с европейскими объемами. Например, на 2019 год уже выдано 82 000 двусторонних разрешений, притом, что между Россией и Польшей контингент разрешений в 2017-2018 годах варьировался в диапазоне от 200 до 230 000, а между Россией и Литвой на 2019 год согласована выдача 260 000 разрешений.

Сейчас все решения в бизнесе грузоперевозок делаются с осторожностью и пропускаются через призму неопределенности. Темп экономического роста России находится на уровне 1-2%, что не вселяет оптимизма. Грядущие прогнозы также не оптимистичны. Повышение ставки НДС, анонсированное расширение санкций и нестабильность курса рубля приведут к сокращению объемов грузоперевозок. Отсутствуют предпосылки для роста грузооборота и внутри страны – сейчас он, к слову, растет на уровне тех же 1-2%.

В целом развитие транспортного бизнеса осуществляется на сегодняшний день по двум направлениям.

Первое – укрупнение и консолидация бизнеса путем вытеснения мелких и средних игроков. К сожалению, приходится констатировать факт, что мелкие компании не готовы к изменяющимся условиям рынка. В последнее время растет себестоимость перевозок, требования клиентов также изменяются при сохранении уровня ставок. Мелкие компании не всегда могут реагировать на возникающие вызовы, и, как следствие, они или уходят с рынка, или поглощаются более крупными игроками. В обозримом будущем эти процессы будут только нарастать.

Второе – оптимизация расходной части. Например, внедрение ИТ-решений, которые позволяют сократить издержки на персонал, а также электронный документооборот. Ряд транспортных компаний сейчас разрабатывает механизмы оптимальной доставки груза. Основная суть технологии – обеспечение бесперебойного движения транспорта. За счет сокращения сроков доставки появляется возможность повышения фрахта, сокращения издержек из-за простоев транспорта и повышения его оборачиваемости до уровня, близкого к 100%. Однако эти схемы доступны только для крупных компаний с отлаженными внутренними процессами, а доля такого транспорта ничтожно мала. ■

Nikola: планов громадьё

Компания Nikola Motor официально представила свои водородно-электрические тягачи, предназначенные для США и Европы, — Nikola Two и Nikola Tre. Это состоялось на выставке Nikola World 2019 в Скоттсдейле, штат Аризона, недалеко от штаб-квартиры компании.

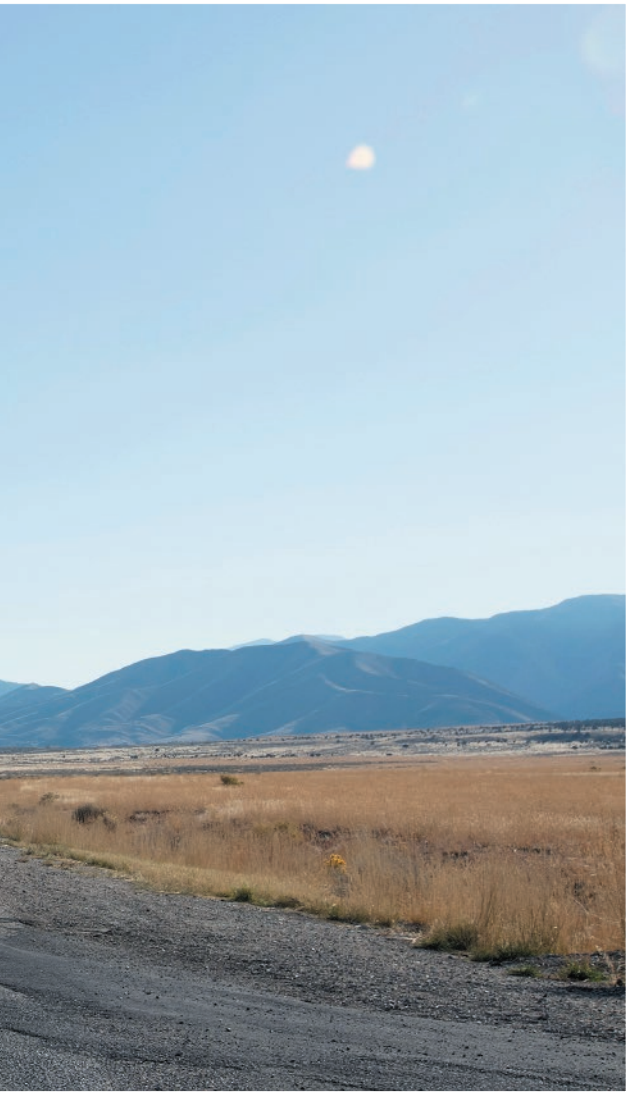
Автор: *Карасёв А.В. Фото Nikola Motor Company*

Компания также объявила о выводе на рынок других транспортных средств с нулевым уровнем выбросов, в том числе водный мотоцикл, внедорожник и специализированный военный автомобиль. Грузовые автомобили класса 6-8 по-прежнему являются основным направлением деятельности бизнеса компании и инженерии, но стартап из Аризоны, расширив ассортимент своей продукции, включил в него технику для спорта и военного сектора, чтобы продемонстрировать гибкость своей технологии.

Кроме этого, Nikola Motor планирует предложить два своих аккумуляторно-электрических варианта седельных тягачей с дневной кабиной. Однако генеральный директор компании Тревор Милтон (Trevor Milton) ожидает, что водородные топливные элементы будут составлять не менее 80% его бизнеса.

Компания прошла долгий путь за короткое время. Милтон основал ее в 2014 г. с целью вывести на рынок электрические грузовики класса 8. Сейчас в компании работают более 130 человек, а к концу этого года их число превысит 300 человек. Флагманским продуктом является тягач Nikola One. Компания также работает над грузовиком Nikola Two.

Более 1 млрд долларов было инвестировано в силовой привод Nikola. Инвесторы выстроились в очередь, чтобы профинансировать проект. Милтон признал, что это способствовало быстрому созданию грузовика

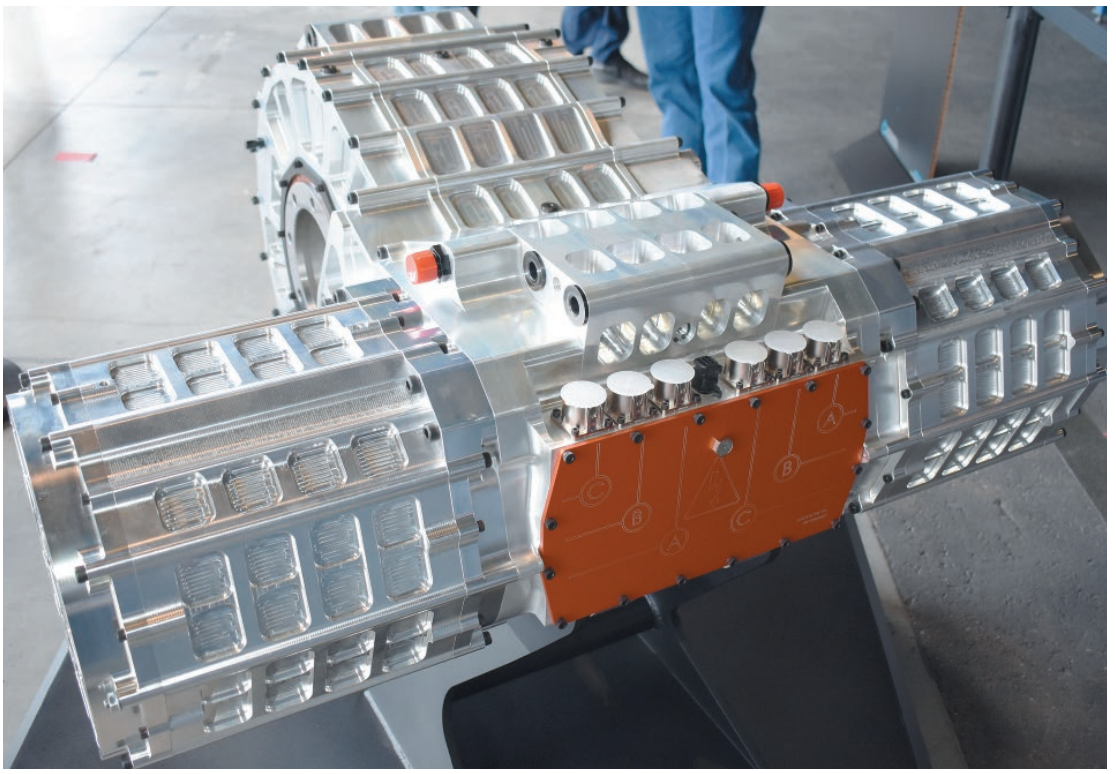


Компания также работает над развитием инфраструктуры заправок водородом, которая будет развернута одновременно с наращиванием производства грузовиков. Первая заправка заработает в Аризоне, затем откроются еще 10 производительностью восемь тонн в день. Ожидается, что в США и Канаде будут введены в эксплуатацию около 700 заправок, когда грузовики Nikola начнут ездить по шоссе в массовом количестве.

И если это кажется все еще недостаточно амбициозно, то планы компании получать водород из возобновляемых источников с помощью солнечной и ветровой энергии – достойны внимания. Она также надеется полностью изменить способ финансирования продаж грузовых автомобилей и предложит пакетный лизинг, который включает в себя 7-летнюю стоимость топлива и шин в дополнение к самому грузовику и техническому обслуживанию, кото-

Nikola, в то время как конкурент Tesla находился под огромным давлением, чтобы поставить свой собственный электрический тягач класса 8 по графику. Комментируя своего конкурента по производству электромобилей, Милтон сказал: «Мы хотим, чтобы Tesla преуспела. Есть достаточно места для всех, чтобы существовать. Если они потерпят неудачу, это сильно навредит нам».

Но никто не может обвинить Nikola в медлительности. Еще до того, как будет выпущен грузовик в Северной Америке в 2022 г., компания разработала и продемонстрировала европейскую версию машины, которая будет выпущена всего через год после ее дебюта здесь, в Северной Америке.



рое будет обеспечивать компания Ryder. По словам финансового директора Кима Брейди (Kim Brady), затраты перевозчиков уложатся в 95 центов за милю. «Насколько было бы здорово, если бы ваша управленческая команда и финансовый директор могли сказать: «Я могу предсказать свои расходы на следующие семь лет?», – задал риторический вопрос Брейди.

Клиенты будут покупать водородное топливо у компании Nikola, которая считает, что она обладает наиболее рентабельными производственными возможностями. Каждая заправочная станция будет производить водород на месте, поэтому транспортировка не потребуется, что делает его еще более дешевым и более экологичным.

По словам Милтона, водородные электрические грузовики Nikola имеют около 3000 кВт·ч энергии на борту, что почти в три раза больше, чем у грузовика Tesla: «Нам нужно уметь преодолевать большие расстояния; вот где водород действительно засияет». Но водород подходит не для всех областей применения, поэтому для более коротких городских маршрутов будет предлагаться аккумуляторная батарея. Грузо-

Nikola Motor фактически прекратила принимать заказы на свои грузовики, потому что выполнение текущих уже займет несколько лет. «Мы можем продать больше грузовиков, чем могли бы построить в течение следующих 20 лет», – сказал Милтон. Первые произведенные машины зарезервированы для клиентов-партнеров по разделению рисков. Уже заказано более 14 000 грузовиков, на сборку которых уйдет более трех лет.

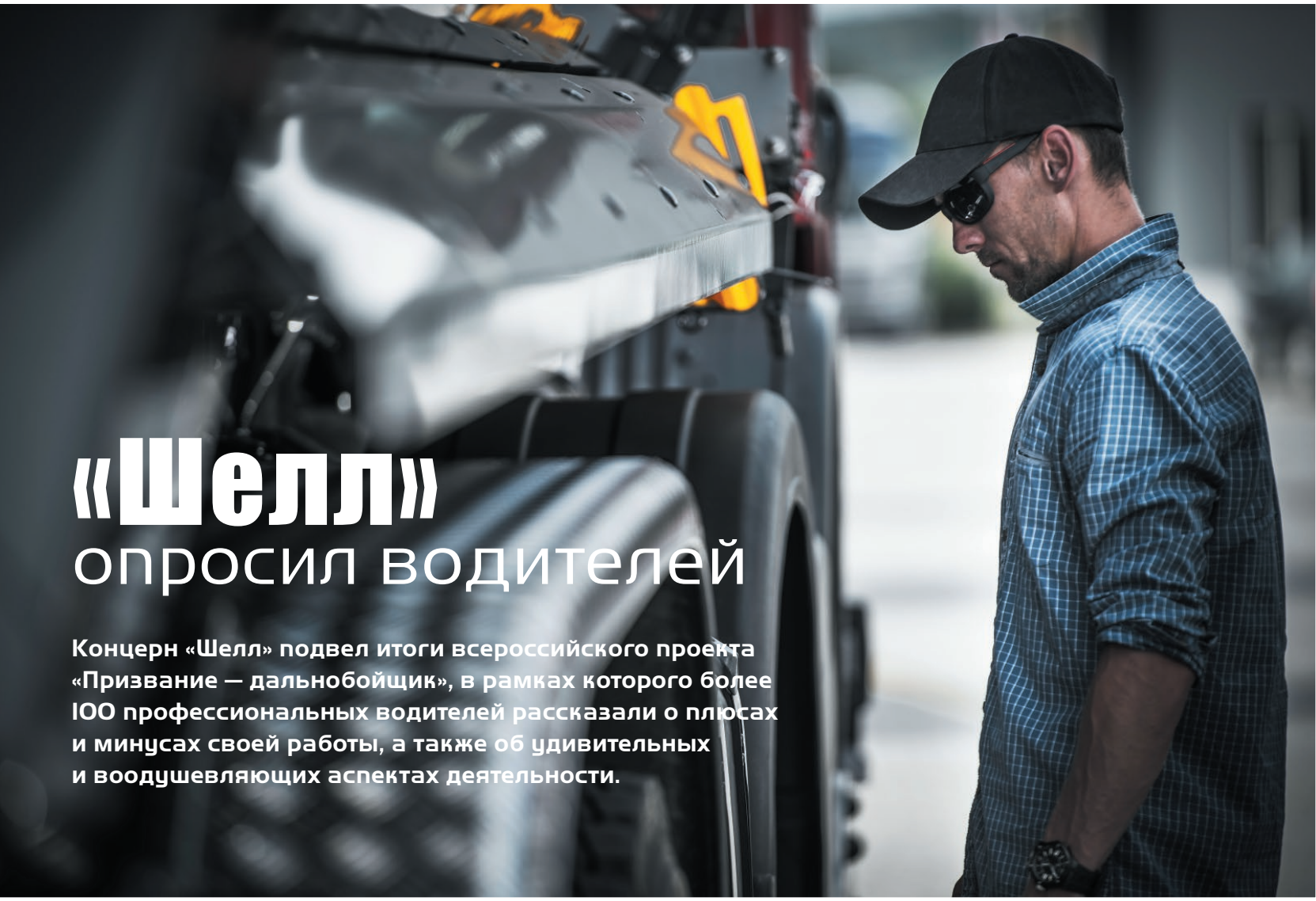
Милтон также воспользовался случаем, чтобы объявить о новых инвестиционных планах с целью привлечения дополнительных 1,5 млрд долларов. ■

Nikola Motor фактически прекратила принимать заказы на свои грузовики, потому что выполнение текущих уже займет несколько лет

вики с водородом преодолевают расстояние от 500 до 750 миль в зависимости от нагрузки.

Водородный грузовик весит примерно на 3 тонны меньше, чем аккумуляторная электрическая версия тягача с аналогичными характеристиками. «В мире грузоперевозок каждый кг стоит 1 доллар. Если вы выполняете доставку из Лос-Анджелеса в Лас-Вегас, вы можете получить дополнительно еще $2500 с нашим (водородным – прим.) грузовиком по сравнению с электрическим, – сказал Милтон. – Это уравнение помогает бороться с критиками, которые подвергают сомнению экономику водорода из-за его более низкой эффективности». Водород конвертируется с потерей 30-40%.

По словам Милтона, начать производство водородных грузовиков Nikola One и Nikola Two планируется в 2022 г. В рамках своей стратегии устойчивого развития логистическая компания Anheuser-Busch заказала у Nikola 800 грузовиков класса 8 с нулевым уровнем выбросов. Запуск тягача Nikola Tre, предназначенного для европейского рынка, планируют в 2023 г.



«Шелл» опросил водителей

Концерн «Шелл» подвел итоги всероссийского проекта «Призвание — дальнобойщик», в рамках которого более 100 профессиональных водителей рассказали о плюсах и минусах своей работы, а также об удивительных и воодушевляющих аспектах деятельности.

Специальный проект «Шелл», призванный помочь по-новому взглянуть на одну из самых тяжелых и увлекательных профессий, проходил в социальных сетях «ВКонтакте» и «Одноклассники». В рамках проекта водители делились своими профессиональными историями и отвечали на вопрос: «Что значит быть дальнобойщиком?».

Более половины участников проекта отметили, что несмотря на все трудности этой профессии, для них быть дальнобойщиком – это смысл жизни и призвание. Часто водители называли эту работу «диагнозом» и рассказывали, что не представляют своей жизни без дальней дороги.

«Быть дальнобойщиком – значит любить кочевую жизнь, полжизни посвятить дороге, когда кабина – второй дом, когда не спишь днями и ночами, чтобы доставить груз к сроку. ...Для кого-то жизнь – дорога, а для нас дорога – жизнь...», – поделилась своими мыслями участница проекта Анна – одна из немногих женщин-дальнобойщиц.

Вторым по популярности ответом стало утверждение о том, что быть профессиональным водителем – значит быть по-настоящему свободным (этот аспект упомянули 29% участников проекта). Причем, свободным как в плане отсутствия прямого начальства, строгого графика, дресс-кода и необходимости каждый день посещать офис, так и в смысле постоянной готовности к приключениям, желания и возможности изучать красоты России и других стран. «Быть дальнобойщиком – это твоя свобода! Ты едешь, не торопясь и спокойно,

> Более половины участников проекта отметили, что несмотря на все трудности этой профессии, для них быть дальнобойщиком — это смысл жизни и призвание

видишь много городов вокруг! Наслаждаешься этим моментом!», – отметил Вячеслав Гладких.

Многие профессиональные водители (26%) также отмечали, что профессия дальнобойщика связана с постоянной опасностью и риском. Участники проекта рассказывали о различных экстремальных ситуациях, возникающих во время работы, о том, как важно для дальнобойщика быстро и нестандартно мыслить в поиске выхода из сложных и непредвиденных ситуаций в пути. «Это вечное хождение по лезвию ножа, мы не знаем, что будет за следующим поворотом и вернемся ли мы домой, мы просто делаем свою работу и стараемся сдержать обещание, данное дома – вернуться к семье здоровым и невредимым», – рассказал Иван Наумов.

Около 8% участников отметили, что профессия дальнобойщика, к сожалению, недооценена обществом, а многие люди, имеющие лишь отдаленное представление о работе профессиональных водителей, не ценят их огромный труд и недостаточно уважают их. Большинство участников дорожного движения бывают недовольны тем, что огромные фуры создают пробки или преграждают им путь, – подрезают, не пропускают, забывая о том, что именно дальнобойщики обеспечивают нас возможностью приобретать все самые необходимые товары в магазинах.

«...Помните! Мы везем вам кушать. Мы везем вам одежду. Мы везем вам строительные материалы. Ведь это все для вас. Дальнобойщики – они как шахтеры, но

Около 8% участников отметили, что профессия дальнобойщика, к сожалению, недооценена обществом

только на дороге. И в жару, и в мороз, вдали от семьи – поверьте, нам бывает порой несладко!», – напомнил Дмитрий Ширманов.

При этом одним из немаловажных аспектов работы дальнобойщика является ответственность – за безопасность на дороге, за жизнь и здоровье других участников дорожного движения. Это отмечают около 23% участников проекта. «Быть дальнобойщиком – это быть разумным человеком и ценить жизнь остальных людей на дороге. Ведь всех нас ждут дома!», – сказал Максим Зенкин.

Кроме того, для российских дальнобойщиков забота о семье традиционно является одним из самых важных приоритетов. Это подтверждают и данные исследования, проведенного «Шелл» в 2015 году в рамках кампании «На пути к цели с Shell Rimula». Тогда респонденты отмечали, что одной из ключевых целей их непростой работы является поддержание благополучия близких, возможность обеспечить семью, дать образование детям или поддержать престарелых родителей.

Таким образом, именно человечность выходит на первый план как одно из самых главных профессиональных качеств российских дальнобойщиков. Это не только забота о семье и своих близких, но также и готовность помочь совершенно незнакомым людям в трудной ситуации на дороге. 17% профессиональных

водителей рассказали, что быть дальнобойщиком – это всегда оставаться человеком, быть всегда готовым помочь, поддержать, проявить дружелюбие и участие.

«Вы спрашиваете, что значит быть дальнобойщиком? Я считаю, что на этот вопрос нет однозначного ответа. Для одних это романтика, для других – образ жизни, для третьих – диагноз. Тем не менее для меня быть дальнобойщиком – это быть человеком. Оставаться им при любых обстоятельствах, невзирая на нападки со стороны других участников движения, считающих нас помехой...», – отметил Игорь Ветлюк.

«Опыт в жизни показал, кто такие дальнобойщики. Это верные друзья, которые всегда придут на помощь!», – добавил Дмитрий Ширманов.

Победители проекта «Призвание – дальнобойщик», которые наиболее интересно, подробно и необычно подошли к рассказу о своей работе, были определены компетентным жюри и стали обладателями полезных призов. Среди них – моторное масло Shell Rimula, являющееся незаменимым партнером в работе любого дальнобойщика и обеспечивающее максимальную защиту двигателя от износа в самых тяжелых условиях эксплуатации, стабильность свойств на протяжении всего срока службы и сокращение затрат на облуживание автомобиля. ■

17% профессиональных водителей рассказали, что быть дальнобойщиком — это всегда оставаться человеком, быть всегда готовым помочь, поддержать, проявить дружелюбие и участие

Счастья Евгении Марковой

Евгения Маркова знала, чего хочет от жизни. Но при этом постоянно слышала от окружающих: «это не для тебя». И самое непреодолимое из них — «потому что ты не мужик». Только сейчас, объездив за два года 15 стран, она вспоминает свой тернистый путь с улыбкой.

«Я хочу! И пока я могу, буду пытаться!»

Самые приятные воспоминания из детства для Жени связаны с дорогой. И дедушкой. Это он брал ее с собой и возил на Ниве. Тогда она четко для себя уяснила – всю жизнь хотела бы куда-то ехать.

Далеко и на большой машине. И конечно, чтобы самой управлять этой большой машиной. Но родители заявления девочки всерьез не воспринимали. Ведь, помимо этого, Женя планировала быть директором, англоязычной певицей и юристом. Впрочем, к девятому классу рвение петь, руководить и защищать в суде ушло, а вот водить большегруз – осталось. Поэтому девушка попыталась поступить в колледж на военного шофера. Но в приемной комиссии получила жесткое: «Ты чего вообще сюда пришла?». Об этой своей неудачной попытке девятиклассница так никому и не рассказала. Вместо этого отучилась в старших классах и поступила в технологический университет.

Потом были экономфак и работа в сфере IT на протяжении 16 лет. Однако даже «Лаборатория Касперского», где Женя была на хорошем счету, не угомонила мечтательницу. Она снова решила поступить в колледж, правда, теперь уже за деньги, и отказать абитуриентке просто не могли. Совсем скоро список достижений барышни пополнился правами категорий B и C.

«Е-мое, как же так вышло-то?..»

Но на этом злоключения девушки только начались. Водительские права и желание водить большегруз не добавили шансов. На работу не брали просто потому, что «не мужик». И этот «недостаток» Жене исправить было сложновато: «Я человек упертый. Во всякого рода «смирись и займись чем можешь» не верю. Отступать не умею. Буду биться головой до последнего, пока не разобью или стену, или голову!».

Нет, менять пол девушка, конечно, не собиралась. Вместо этого купила себе небольшой грузовичок и вместе с мужем в свободное от основной работы время стала заниматься частными грузоперевозками. Потом была учеба «на фуру». И новый круг ада – хождение по транспортным компаниям с просьбой взять на работу. Все это время родители лишь махали на дочь рукой – мол, перебесится. Каково же было удивление близких, когда без пяти минут дальнобойщица заявила – нашла такого работодателя, который во-

преки запрету (профессия «водитель большегрузов» входила в официальный список запрещенных для женщин видов работ – прим. ред.) придумал способ, как помочь Жене.

«Когда я позвонила и сказала, что увольняюсь из «Касперского», чтобы работать дальнобойщиком, – вот тогда-то они и напряглись. Ответили лишь: Е-мое, как же так вышло-то?», – с улыбкой вспоминает Евгения Маркова.

К слову, супруг девушки сам по профессии механик и жену во всем поддержал, а вот мама до сих пор такой выбор не одобряет, зачастую сопровождая свое мнение слезами.

«Мир уже другой. Дальнобойщики не перебирают в поле движки»

Истории о том, как дальнобойщики ходят в туалет под кустик, не моются неделями или сами ремонтируют своего 20-тонного коня – уже действительно только история. В современном мире, свободном от устаревших стереотипов, профессия «дальнобойщик» ассоциируется со словами «удобство» и «комфорт». О специализированных стоянках для фур, где водители могут отдохнуть и привести себя в порядок, Евгения Маркова рассказывает с особым удовольствием.

У нас на всех стоянках есть душевые и сауны. Причем и то, и другое – это не места общего пользования, а отдельная закрывающаяся кабинка с зеркалом, розеткой, вешалками. В общем, все как в любом добротном отеле.

Кстати, спецстоянки в России оборудованы гораздо лучше многих европейских. В Амстердаме, например, Евгения напрочь измотала напарника, пока они колесили по округе в поисках места с душем. И, зная характер девушки, коллега решил не сопротивляться. «Да и, в конце концов, я могу себе это позволить. Я же не мужик», – подытожила спор дальнобойщица.

Без кухни и кастрюль-сковородок девушка тоже не страдает – готовить сама не любит. Поэтому еда в придорожных кафе – лучший вариант. И нет, это не шашлык с чебуреком, также канувшие в Лету.

«Что делать, когда ломается такая большая машина? Да механикам я звоню! Механикам! И вызываю их на место или узнаю, где ближайший сервис!».

Даже если бы дальнобойщица ну очень сильно захотела сама починить свой 20-тонный Mercedes, у нее навряд ли бы что-то получилось. Управление современными фурами полностью автоматизировано, поэтому и механики нужны особые – понимающие в компьютерном обеспечении транспорта. А разбирать машину по запчастям теперь неэффективно, да и не нужно.

За два года ни разу не заскучала

Каждый день перед ее глазами руль и дорога. Но чувство скуки от, казалось бы, монотонного труда ей чуждо. Ведь это и есть тот самый «магический кайф», ради которого она преодолевала все преграды. Дорога Евгению завораживает. В это время больше ничего и не нужно. И даже ее кабина, как выразилась сама дальнобойщица, «голая». В ней нет наклеек, табличек,

«Моя формула счастья: организуйте свою жизнь так, чтобы вы делали то, что продолжали бы делать и дальше, даже если бы вам за это не платили»

игрушек, которыми, как правило, оборудуют машину водители. Потому что дорога заполняет собой все ее пространство и дарит чувство наполненности. Более того, сами машины за столько намотанных километров становятся для девушки настоящими друзьями.

«Я всегда с ними разговариваю. Иногда по-доброму, иногда матом – как получится. Свои «Мерседесы» я называю Сервелатами. Потому что «Мерин мой шестисотый, кличка сервелат» (цитата из «гоблинского» перевода Гарри Поттера – прим. ред.). А по паспорту он у меня Мурзик Сервелат Михайлович», – смеется королева дорог.

А если представится возможность вернуться в офис? Евгения, не задумываясь, отвечает: «Никогда!». И дело тут не в деньгах или чувстве свободы. Просто, счастливый человек – это тот, кто занимается любимым делом. И по-другому дальнобойщица свою жизнь уже не представляет. Создание семьи тоже считает неотъемлемой ее частью – о детях с супругом уже подумывают. Но если бы она продолжала ходить на работу в нелюбимый офис, то ни на мужа, ни на детей сил и любви уже бы не осталось.

«Работа – это то, чем вы занимаетесь не пять минут, а большую часть дня. Поэтому это действительно важно. Моя формула счастья: организуйте свою жизнь так, чтобы вы делали то, что продолжали бы делать и дальше, даже если бы вам за это не платили». ■

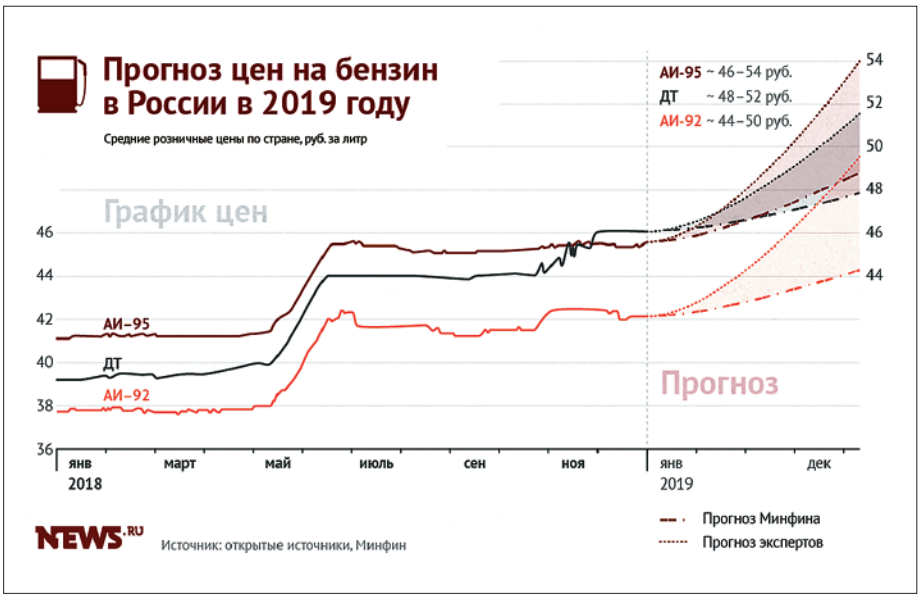
Особенно если такая мечта или желание вызывает непонимание у окружающих и вас считают сумасшедшим, а цель – неосуществимой. На самом деле это всего лишь знак – действовать нужно, и не раздумывая. И дальнобойщица Евгения Маркова готова доказывать это снова и снова своим жизненным примером.

«У цен на бензин в 2019 году есть только один путь – вверх...»

Что ждет цены на топливо в 2019 году, вырастут ли они вновь, и если да, то насколько? В ряду многих вопросов, связанных с экономической тематикой и волнующих россиян, топливный вопрос занимает далеко не последнее место. Свой ответ на него дают опрошенные News.ru эксперты.

В целом их прогнозы неутешительны и основаны на том обстоятельстве, что государству, несмотря на все заявления и обещания, так и не удалось стабилизировать рынок автомобильного топлива.

Эта отрасль напрямую зависит от рынка нефтепродуктов, поэтому в России цены на бензин и дизельное топливо определяются не только спросом и предложением. Основным источником прибыли для отечественных компаний остается не внутренний, а внешний рынок – на долю экспорта приходится три четверти добываемой в стране нефти. Потребители же могут рассчитывать на оставшуюся часть. Сюда входит сырье не только для бензина, но и для из-



готовления мазута, судового топлива и авиационного керосина, а также материал для нефтехимической промышленности.

Непреодолимое противоречие

Для населения выгодно, чтобы бензин был дешевым, однако госказна нуждается в регулярном пополнении – за счет, прежде всего, налогов, включающих и акциз на бензин. Таким образом, интересы государства и вертикально интегрированных компаний вступают в непреодолимое противоречие с интересами рядовых потребителей. Это та базовая, краеугольная данность, с которой невозможно бороться по определению. На этом основании многие эксперты утверждают: в 2019 году стоимость популярной марки бензина АИ-92 наверняка преодолеет отметку в 50 рублей за литр (в декабре 2018 г. – около 42).

У Минфина самый оптимистичный прогноз: в ведомстве обещают рост не выше уровня годовой инфляции в 4-5%. Другие прогнозы менее радужны: в среднем ожидается, что бензин подорожает примерно на 10%», – сказал News.ru главный аналитик ООО «ЦАФТ» (Центр аналитики и финансовых технологий) Антон Быков. По его мнению, Минфину придется пересмотреть свои оценки в силу одних только внутренних факторов в виде повышения НДС и акцизов на топливо в январе. «Можно было бы, конечно, апеллировать к внешним факторам, к цене на нефть или бензин на мировых рынках. Действительно, весьма вероятно, что в 2019 году эти продукты будут стоить меньше по сравнению с показателями 2018 года, но мы уже научены печальным девальвационным опытом рубля в таких ситуациях, который нивелирует все возможное снижение глобальных цен на топливо», – заметил Быков.

Надежды на правительство мало

В качестве последней надежды на стабильность топливных цен остается только правительство РФ, рассуждает эксперт. Однако нет никакого смысла в сдерживании роста цен на топливо при текущей экспортно-сырьевой модели экономики. А единственная причина, почему министры вообще обращают внимание на эту проблему, – это социальное недовольство. Если бы не оно, цены в 2018 году повысились бы еще больше. Так что в 2019 году стоимость топлива может вырасти от 10% и до той опасной черты, за которой правительство больше не сможет оставаться безучастным к складывающейся социальной ситуации. «В следующие два года правительство планирует провести очередное повышение акцизов, причем каждый такой шаг приведет

к росту цен на бензин в среднем на 50 копеек за литр», – напомнил News.ru ведущий аналитик Forex Optimum Иван Капустянский. По его словам, другим мощным фактором может стать очередной восходящий тренд на рынке нефти: речь идет о новых параметрах по ограничению нефтедобычи в рамках ОПЕК+. При этом, отметил Капустянский, ранее в Минэнерго РФ заявляли, что розничные цены будут расти не быстрее, чем инфляция, то есть на 3-3,5% в 2018 году и на 4% в 2019. Однако в реальности ситуация с января по июнь характеризовалась ростом на 7-8% при инфляции в 1,6%.

Общеевропейский уровень не достигнут

«Мои ожидания пока нейтральны и пессимистичны, я не ожидаю, что в 2019 году произойдет значимый положительный сдвиг в практике формирования розничных цен на бензин. Мы в стране пока еще не достигли уровня общеевропейских цен на топливо, так что рост еще будет», – сказал News.ru руководитель аналитического департамента «Международного финансового центра» Роман Блинов.

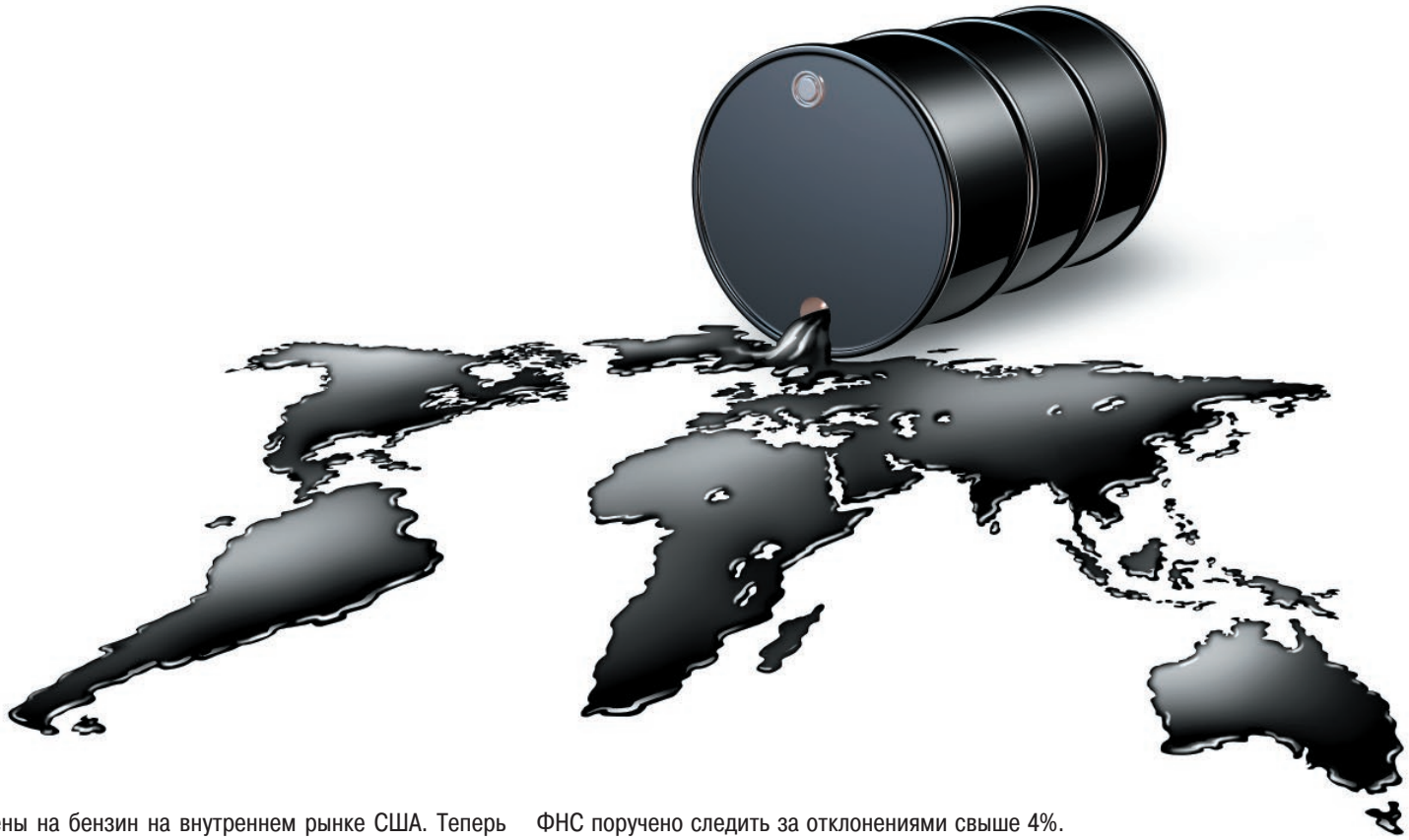
Высокие цены на товарно-сырьевом рынке стимулируют рост розничных цен, так как сырье не становится более доступным для НПЗ, тем более независимых производителей, говорит Блинов. В России, по его словам, все подчинено борьбе с частной собственностью в лучших ее проявлениях,

> ...В России все подчинено борьбе с частной собственностью в лучших ее проявлениях, и полным ходом идет абсолютное укрепление государства в качестве собственника или куратора всего бизнеса в стране

и «полным ходом идет абсолютное укрепление государства в качестве собственника или куратора всего бизнеса в стране». В случае с бензином и дизельным топливом – в угоду вертикально интегрированным компаниям.

По оценкам Блинова, предпринимаемые правительством шаги либо носят характер полумер, либо вообще не имеют рыночного характера, а иногда и смысла. Поэтому вмешательство государства в процессы ценообразования на рынке сырья, да еще с практиками, которые противоречат естественным взаимосвязям в экономике, лучше не обсуждать.

Ведущий экономист компании «ФинИст» Денис Лисицын напомнил News.ru о том решении, которое приняла Саудовская Аравия, увеличив добычу нефти на 1,5 млн баррелей в день и создав переизбыток черного золота на мировом рынке. Именно этого и добивался Дональд Трамп, стремясь снизить



цены на бензин на внутреннем рынке США. Теперь же очень многое зависит от того, насколько жестко все участники ОПЕК+ будут придерживаться договоренности о сокращении нефтедобычи.

Роль независимых игроков

Правительству вряд ли удастся остановить рост цен на бензин несмотря на то, что ситуацию в значительной степени определяют вертикально интегрированные компании, считает директор Фонда энергетического развития Сергей Пикин.

«На рынке существуют также трейдеры и независимые игроки, которые закупают топливо для разных целей – кто-то для продажи внутри страны на своих АЗС, кто-то для перепродажи за рубеж. Эти ребята не связаны никакими соглашениями с правительством, и они могут усилить свою спекулятивную позицию. Чтобы этого не произошло, требуется дополнительный контроль со стороны ФНС и ФАС», – пояснил Пикин News.ru.

По его словам, есть регионы, где именно независимые компании являются основными игроками, и от их действий зависит итоговая стоимость топлива на заправках. Напомним, в ноябре правительство подписало соглашение сроком действия до 31 марта 2019 года с нефтяными компаниями, где для каждой были определены объемы и параметры поставок нефтепродуктов на внутренний рынок, на биржу и на мелкооптовый рынок. При этом ФАС и ФНС поручено следить за отклонениями свыше 4%. С января 2019 года цены будут плавно индексироваться в рамках годовой инфляции 4-4,6%.

Между тем в мае 2018 года Российский топливный союз (РТС) в открытом письме главе правительства Дмитрию Медведеву охарактеризовал ситуацию на рынке автомобильного топлива как крайне нестабильную и неопределенную. По оценке РТС, 2019 год не предвещает никаких изменений в лучшую сторону. ■

Моторная масленица

Есть такое мнение, что масла 5W-30 слишком жидкие. А как вам 0W-20, 0W-16 и 0W-12? Производители смазочных материалов считают, что за такими будущее! И обещают рекордные интервалы между заменами.

ДВС еще поживет! Во всяком случае, на грузовиках – точно. Можно сколько угодно говорить об электрической революции, но грузы будут возить старые добрые турбодизели. Правда, поршневым машинам предстоит стать совершеннее и экономичнее... А для этого – перейти на маловязкие масла, с минимальными зольностью и серностью.

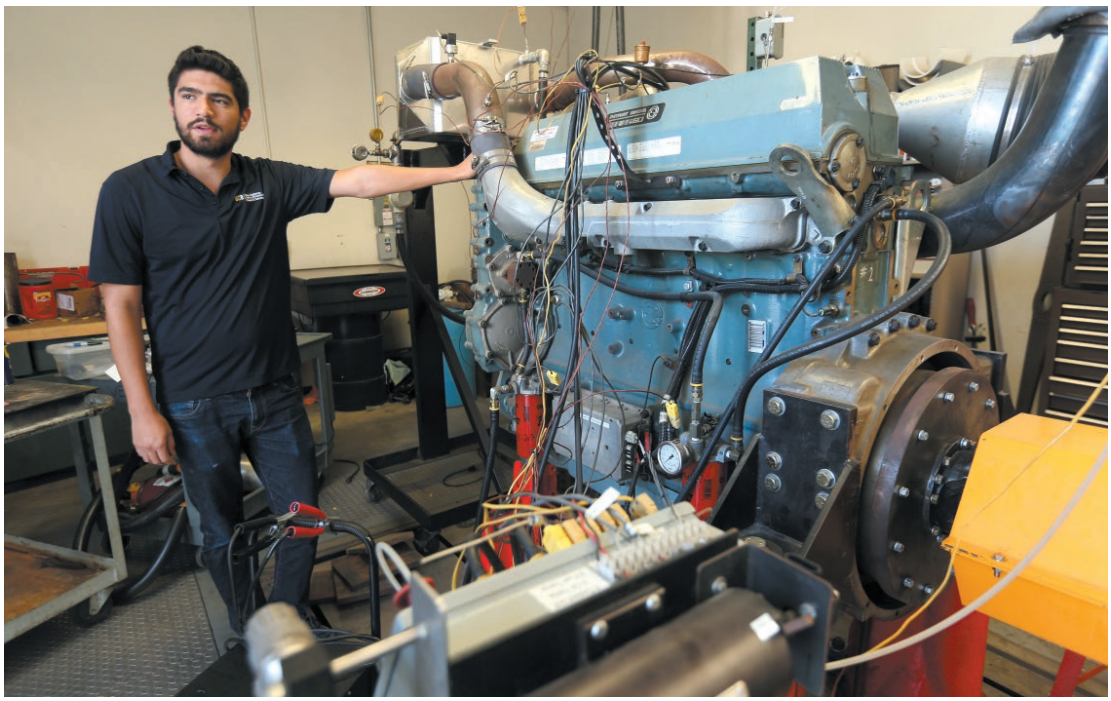
Сейчас привычными для грузовых моторов считаются смазочные материалы 15W-40 и 10W-40. Хотя производители двигателей уже начали заливать на конвейере менее вязкие сорта – 10W-30 и 5W-30. И это только начало. В ближайшие 3-5 лет состоится переход на 5W-20 и 0W-20, а дальше ждите революционных 0W-16 и 0W-12.

> Мы не видим единой альтернативы топливу из углеводородов. В транспорте будут использоваться все варианты, включая водород и электричество. Однако дизтопливо останется главным источником энергии для грузовиков
>
> Эксперты бренда Shell Rimula

Зачем все это нужно?

Для начала напомним, что означает маркировка типа 15W-40 по SAE. В первом числе, за которым следует буква W (winter – «зима»), зашифрованы низкотемпературные свойства масла. Но сейчас для нас интереснее вторая часть – высокотемпературная вязкость: чем больше последние цифры индекса, тем выше вязкость при 100°C.

При прогреве двигателя температура моторного масла, разумеется, растет. Достигая 110-120°C, масло становится более текучим, а масляная пленка – более тонкой. Соответственно, возрастает риск «сухого трения»…



Однако, как уверяют специалисты бренда Shell Rimula, детали двигателя при переходе на маловязкие материалы будут изнашиваться прежними темпами. Дескать, противоизносные присадки и качественная основа надежно защищают детали двигателя (правда, при одном важном условии: в дизельном топливе не должно быть более 15 ppm серы).

Здесь придется сделать отступление. Моторные масла также классифицируют по областям применения – это так называемая классификация API (American Petroleum Institute). Так вот, в конце 2016 года специалисты API решили выделить новую категорию моторных масел – FA-4, специальные составы для самых современных моторов.

Ее главная особенность – пониженная динамическая вязкость HTHS (High Temperature High Shear), за счет чего обеспечивается высокая топливная экономичность. Насколько высокая? Исследования показали: если вместо 10W-40 залить 5W-30 FA-4, это даст экономию солярки на уровне 3-4%. И это очень хороший результат!

В грузовом мире давно идет охота «за процентами». Скажем, чтобы новый Actros был экономичнее предшественника на 3-5%, марка Mercedes-Benz отказалась от зеркал заднего вида. А здесь того же результата удалось добиться, «всего лишь» залив менее

вязкое масло – в масштабах большой компании экономия будет очень заметной.

Какие ваши доказательства?

Мы говорим «тесты», вот только одно дело – стендовые испытания, и совсем другое – реальные условия эксплуатации! Приводя результаты, специалисты Shell чаще оперировали как раз итогами своих полевых испытаний. Чтобы выяснить, какова разница между восемью маслами от 20W-50 до 0W-20, 18 грузовиков намотали 36 450 километров.

Что интересно, в разных странах цифры экономии существенно отличаются! Например, в Германии, где участником была техника Volvo, DAF, MAN, Scania, Daimler и Iveco, экономия составила 3,93%. Это если заменить 15W-40 на 5W-30 FA-4.

На дорогах США вышла совсем другая история. Там гоняли грузовики, оснащенные моторами Mack, Cummins, Navistar, Paccar, Detroit Diesel и Ford. Соответственно, при переходе на 5W-30 FA-4 экономия будет скромнее – 2,65%. Но! Если сейчас перевозчик использует не 15W-40, а 10W-40, результат будет 0,91 – в пределах погрешности.

С Китаем – особенный случай. Там для большегрузов FAW, Dongfeng, Shaanxi, Sinotruck, Foton и JAC владельцы предпочитают 20W-50. Тем любопытнее, что переход на «жидкие» 5W-30 гарантирует им только 1,52% экономии (правда, из-за особенностей китайских моторов для тестов использовалось масло не FA-4, а более «простое» CK-4).

Отсюда вывод: разные двигатели по-разному реагируют на энергоэффективные масла! То есть, бездумно заливать первую попавшуюся «смазку» нельзя –

Цифры экономии масла в Германии

		HTHS*	% экономии по отношению к C	% экономии по отношению к B
C	10W-40 (референс)	4,43	-	0,96*
B	15W-40 (референс)	4,45	-0.96*	-
D	10W-30 (тест)	3,66	-0,10	0,86
E	10W-30 CK-4 (тест)	3,45	1,87	2,81
G	5W-30 FA-4 (тест)	3,19	3,01	3,93
F	0W-20 (тест)	2,61	2,98	3,90

Цифры экономии масла в США

		HTHS*	% экономии по отношению к B	% экономии по отношению к C
B	15W-40 (референс)	4,43	-	-0.91*
C	10W-40 (референс)	4,45	0,91	-
E	5W-30 (тест)	3,66	1,93	1,03
D	10W-30 CK-4 (тест)	3,51	2,32	1,42
H	5W-30 FA-4 (тест)	3,04	2,65	1,76
F	0W20 (тест)	2,60	3,76	2,88

Цифры экономии масла в Китае

		HTHS*	% экономии по отношению к A	% экономии по отношению к B	% экономии по отношению к C
A	20W-50 (референс)	5,0	-	-0,64	-0.67
B	15W-40 (референс)	4,3	0,64	-	0,03
C	10W-40 (референс)	4,0	0,67	-0,03*	-
D	10W-30 (тест)	3,6	1,19	0,55	0,52
E	5W-30 (тест)	3,5	1,52	0,89	0,86
F	0W20 (тест)	2,6	2,41	1,78	1,75

нужно следовать рекомендациям автопроизводителя. И топовые марки, разумеется, будут «пересаживать» своих клиентов на энергосберегающие смазочные материалы.

И теория хороша. При переходе на 10W-30 FA-4 набежит 4% экономии, плюс 1,5% добавит «трансмиссионка» нового поколения. А значит, среднестатистическая фура будет расходовать не 30 литров дизеля, а 28. Умножаем на 200 000 километров годового пробега – получаем 4000 сэкономленных литров топлива. Неплохо, правда?

Экономия – это хорошо. А недостатки?

Первые тесты новейших грузовых дизелей, в которых было залито масло 5W-30 FA-4, принесли интересные результаты не только по части экономичности. Оказалось, что при переходе на маловязкие составы износ не увеличился. А еще выяснилось, что новинка может служить 200 000 километров без замены!

Так, два тестовых грузовика прошли 237 000 км, заезжая на сервис только для долива масла и технического аудита. Выводы таковы: характеристики смазочного материала сохранились на высоком уровне – он не выработал ресурс, а процесс загустения проходил строго по плану (вязкость выросла на 14%).

Двигатель тоже чувствовал себя превосходно. Относительная концентрация железа, которая является ключевым показателем состояния мотора, составила 111 ppm при максимально допустимых 200 ppm. Притом вскрытие агрегата дало понять, что он без проблем отходит не меньше одного миллиона километров.

В общем, 5W-30 FA-4 – это круто. Более того, скоро будут созданы 0W-20, 0W-16 и даже 0W-12. Но есть подвох. Помните, мы говорили об ограничении по серности дизтоплива? Потому что ресурс моторного масла напрямую зависит от качества солярки! Агрессивные продукты, которые образуются при сгорании «контрафакта», быстро убивают «смазку».

Так что без качественной солярки современные смазочные материалы не имеют никакого смысла! Иначе придется сокращать межсервисные интервалы. И какой тогда смысл переплачивать за более дорогое «экономичное» масло?

Вдобавок не стоит забывать про расход на угар. Есть мнение: чем жиже масло, тем больше его будет попадать внутрь цилиндров через зазоры между деталями. Значит, вырастут расходы на долив… Но Shell уверяет, что вязкость масла никаким образом не влияет на долив! Вот только проверить теорию практикой предстоит уже владельцам грузовиков. ■

Непревзойдённый «Дельфин»

Машину снабдили сближенными средними и разнесенными крайними управляемыми колесами

Одним из самых выдающихся творений, созданных специалистами Специального конструкторского бюро ЗИЛ, которому нынешним летом исполняется 65 лет, является морская амфибия ЗИЛ-135П — непревзойденный мировой эталон среди изделий подобного класса.

Автор: *Валерий Васильев. Фото из архива автора*

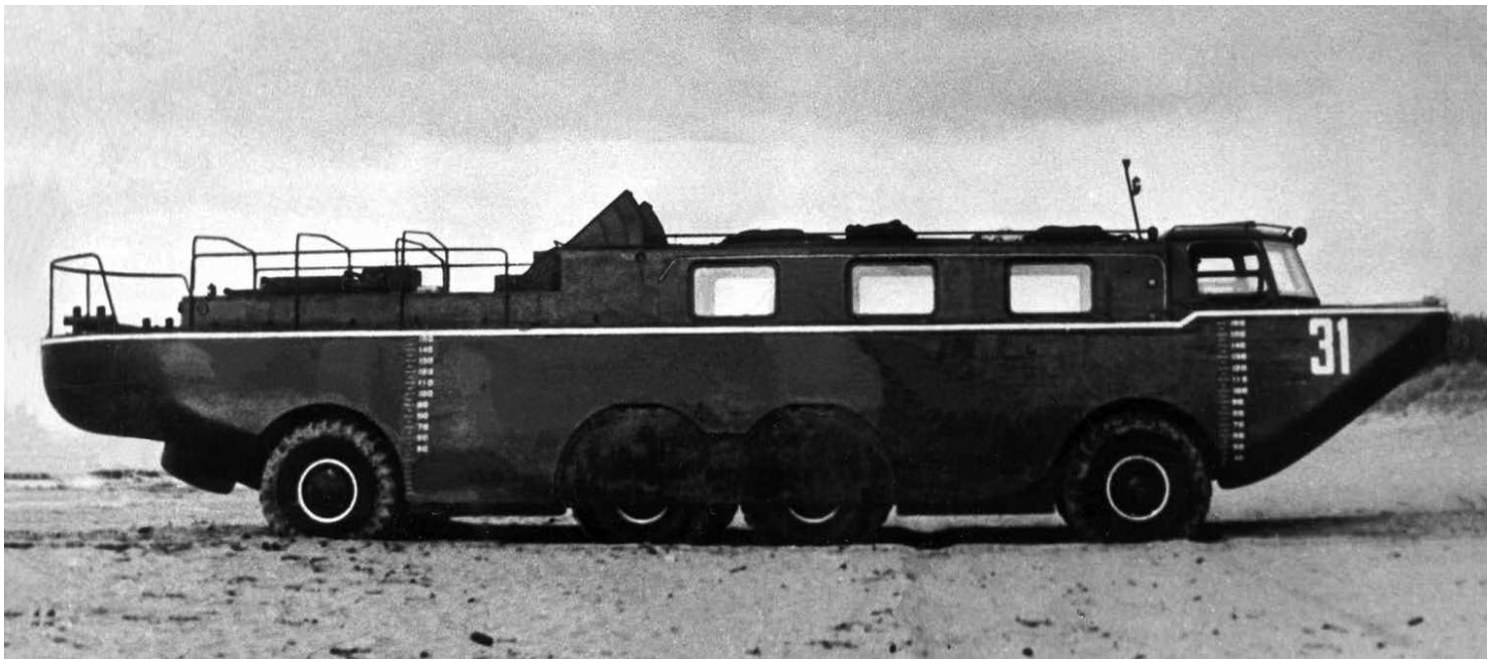
По заказу военных

Во второй половине 20-го века автомобили-амфибии в первую очередь армейского назначения переживали бурный расцвет. Тогда на вооружении Советской Армии находилась различная амфибийная техника, включая большой автомобиль водоплавающий (БАВ) ЗИЛ-485А и гусеничный транспортер К-61. Вместе с тем инженерные войска страны нуждались в эффективном самоходно-переправочном средстве в местах форсирования водных преград. Решение этой задачи поручили 15 ЦНИИИ им. Д.М. Карбышева. Работы по разработке самоходного парома в рамках проекта «Челнок» возглавил создатель понтонно-мостового парка профессор Юрий Николаевич Глазунов. Выбор сделали в пользу колесной машины, которая при одинаковых показателях с гусеничной имела больший ресурс и была легче. На роль главного подрядчика выдвинули СКБ ЗИЛ, которым руководил выдающийся отечественный инженер Виталий Андреевич Грачев.

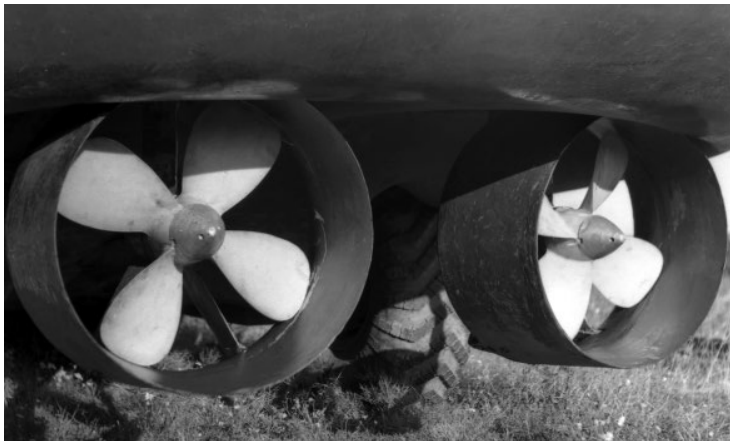
По замыслу проектантов палуба нового самоходного парома, оборудованного складными секциями понтонного моста, должна служить плавучей дорогой для движения военной техники. В итоге группа таких машин (грузоподъемность каждой – 40 тонн), поставленных в один ряд, обеспечивала переправку войск через водные преграды. Колесную базу амфибии (3000+1600+3000 мм) оставили такой же, как у серийного шасси ЗИЛ-135К, зато колею увеличили до 2500 мм. В самом начале 1962 года в СКБ с энтузиазмом взялись за столь сложное дело.

Ставка на полимеры

Для ЗИЛ-135П зиловцам предстояло создать очень прочный, жесткий и коррозионностойкий корпус, который при минимальной массе и стоимости изготовления обеспечивал высокую надежность, долговечность, ремонтопригодность и технологичность в производстве, а кроме того давал возможность удобного размещения агрегатов. Чтобы реализовать задуманное требовался неординарный поход. И грачевцы его нашли. Несущий корпус амфи-



Из самоходного парома «Челнок» ЗИЛ-135П превратился в морскую десантную амфибию «Дельфин» со стеклопластиковым корпусом



«Дельфин» оборудовали откидными и поворотными колонками с винтами, заключенными в кольцевые насадки

бии решили изготовить из полимерных материалов.

Ноу-хау ЗИЛ-135П стало применение 3-слойных конструкций или так называемых панелей типа «сэндвич». Внешние слои (обшивка) таких панелей образованы из тонких листов достаточно плотного материала, а внутренний – более широкий слой (сердцевина) – изготовлен из материала с меньшей плотностью. В качестве наружной обшивки использовалась полиэфирная смола, армированная несколькими слоями стеклоткани, а для среднего слоя использовали пенополиуретан. Как результат масса таких элементов на 5-15% меньше, чем у трехслойных конструкций, склеенных традиционно. Практически все элементы конструкции и детали между собой соединялись посредством клея, с помощью приформовывания и болтов. Толщина наружных стеклопластиковых обшивок составила 3-4 мм, а сердцевины, выполненной из полистирольного и поливинилхлоридного пенопластов – 30 мм. Для монтажа двигателей, агрегатов трансмиссии, рулевого управления, опорных плит кронштейнов крепления колес и некоторых других узлов к корпусу амфибии приформовывались металлические детали.

Из стеклопластика изготовили палубу амфибии, которая крепилась к корпусу болтами, кабину экипажа, топливные баки и грузопассажирский отсек, появившийся после того, как в судьбе ЗИЛ-135П произошел крутой поворот. В феврале 1963 года заказчик в лице 15 ЦНИИИ им. Д.М. Карбышева объ-

Машина могла преодолевать крутые и затяжные подъемы

Прочность стеклопластикового корпуса позволяла ЗИЛ-135П валить деревья диаметром до полуметра

явил, что сделал выбор в пользу самоходного парома, создаваемого на Брянском автозаводе.

Второе рождение

Лишившись финансирования, В.А. Грачев предложил ЗИЛ-135П Военно-морскому флоту СССР в качестве большой транспортной машины десанта. По сути, рождался новый класс колесных амфибий с высокой проходимостью на различных грунтах, способных сходить в море с десантного корабля, активно плавать при шторме до 5 баллов, гарантированно выходить с грузом 5-6 тонн на неподготовленный берег и пр. Правда, наполовину изготовленный автомобиль пришлось доработать согласно новому назначению. Четырехместную кабину (рубку) разместили в носовой части, моторное отделение – в корме, а грузопассажирский отсек на 22 десантника или 6 тонн полезной нагрузки – между ними. Все три изолированных отсека выполнили водонепроницаемыми. В феврале 1964 года, после утверждения бюджета, началась вторая жизнь ЗИЛ-135П.

Существенное повышение живучести «Дельфина» достигли благодаря улучшению непотопляемости, поскольку условная плотность сэндвич-панелей меньше плотности воды, а все свободные объемы заполнялись легким пенопластом. Наряду с этим стекловолокно и пенопласт гораздо меньше пропускали воду внутрь корпуса в случае его повреждения в сравнении с металлической обшивкой.

Как рыба в воде

Чтобы ЗИЛ-135П мог плавать как дельфин, его снабдили совершенным движительно-рулевым комплексом, созданным «крыловцами». Выход амфибии в море с его волнениями до 5 баллов предопределил использование винтов, гидравлически «незатененных» формами корпуса. Поэтому ставку сделали на расположенную в корме пару откидных и поворотных колонок с 4-лопастными винтами. Усилие к гребным винтам подводили связанные с

Плавающий автомобиль легко входил в море с берегов различного профиля

ЗИЛ-135П на балтийской волне чувствовал себя так же уверенно, как и на суше

двигателями карданные валы – так называемые разобщительные муфты и реверс-редукторы.

От привычных водяных рулей отказались вообще, поскольку управление амфибией на воде осуществлялось за счет вращения колонок вокруг вертикальной оси. Еще одна изюминка конструкции состояла в том, что колонки посредством гидроцилиндров могли подниматься, и при выходе на берег они убирались в специальные ниши кормы, превращая машину в полноценный сухопутный внедорожник, а на воде опускались ниже уровня днища амфибии.

Оригинальное техническое решение, не применявшееся в зарубежной практике, применили и для герметизации подводных агрегатов. Поскольку резиновые уплотнения не обеспечивали надежную защиту агрегатов, находящихся ниже ватерлинии, от попадания воды, «Дельфин» оборудовали системой, которая нагнетала воздух с небольшим избыточным давлением (0,4 кг/см²) в колесные редукторы всех движителей. Неприятности моментально исчезли. Пришлось и тормозные механизмы выполнить герметичными.

«Дельфин» без труда забирался в чрево десантного корабля

Как любой плавающий автомобиль, ЗИЛ-135П снабдили средствами водоотлива. В этой роли выступали трюмные электрические насосы от БТР-60П, откачивающие забортную воду, которая могла попасть в корпус через различные неплотности или в результате каких-либо повреждений. После выхода амфибии на сушу, оставшуюся в корпусе воду удаляли, открывая кингстоны.

Машина комплектовалась мореходными огнями, передатчиком SOS, буксирным тросом, багром, устройствами для швартовки, якорем, индивидуальными средствами спасения (спасательными кругами, поясами, жилетами), прожектором-искателем и пр. Наряду с этим ЗИЛ-135П оснастили уникальными радио- и астронавигационной системами, которые помимо всего позволяли следовать заданным курсом по звездам.

Водоходность и проходимость ЗИЛ-135П оказались гораздо лучшими, чем у БТР-60П

Фамильные черты

Яркую самобытность «Дельфину» придавало нетипичное размещение осей по базе. Симметричная схема 1-Н-1 (для автомобилей 8х8) предопределила минимальное расстояние между средними колесами, в отличие от крайних, которые были разнесены. Этот фактор давал неоспоримое преимущество на бездорожье. Появлялась возможность двигаться по пересеченной местности с такими характерными для нее профильными препятствиями как

холмы, песчаные дюны, крутосклонные берега, рвы, канавы и др.

Машину оборудовали двумя рулевыми трапециями с гидроусилителями для управления колесами первой и четвертой оси, которые поворачивались во взаимно противоположные стороны. В таком исполнении амфибия выигрывала не только в маневренности, но и в подвижности, ведь на мягком грунте задние колеса шли по следам, уже проложенным передними, что заметно снизило энергозатраты на образование колей и как следствие – повысило проходимость.

Несмотря на внушительные габаритно-весовые параметры ЗИЛ-135П, все колеса жестко крепились к корпусу амфибии. Функцию подвески выполняли очень эластичные шины низкого давления и значительный объем находящегося в них воздуха. А отсутствие направляющего аппарата, упругих элементов и амортизаторов облегчило конструкцию машины, исключило копирование колесами профиля грунта с неизбежными потерями, позволило с высокой скоростью двигаться по ухабам и уменьшило сопротивление воды на плаву.

Пару 180-сильных бензиновых двигателей ЗИЛ-375Я разместили между третьей и четвертой осями автомобиля, развернув их маховиками вперед. Систему охлаждения выполнили отдельно для каждого мотора, а глушители вывели наружу. Но радиаторы, расположенные в задней части машины и не обдувавшиеся встречным потоком воздуха, потребовали доработать систему охлаждения. Предусмотрели и предпусковые подогреватели двигателей. Объем стеклопластикового топливного бака достигал 560 л.

Каждый мотор с помощью агрегатов трансмиссии передавал крутящий момент на колеса своего борта. Промежуточными звеньями служили трехступенчатые гидромеханические коробки передач (ГМП) с автоматическим управлением, оснащенные двухступенчатыми демультипликаторами, одноступенчатые раздаточные коробки, бортовые передачи, колесные редукторы и карданные валы. Впечатляющий силовой диапазон и жесткая кинематическая связь между упомянутыми агрегатами, т.е. отсутствие дифференциалов, обеспечивали подведение максимально возможного крутящего момента к движителям. Отметим, что применение на «Дельфине» ГМП позволяло переходить с одной ступени на другую без разрыва мощности как по желанию водителя, так и автоматически.

На «Дельфине» реализовали схему с общим подводом воздуха ко всем колесам, упрощающую монтаж трубопроводов. Внутреннее давление в зависимости от характера опорной поверхности водитель со своего рабочего места изменял в границах от 0,35 до 2,5 кг/см². На ЗИЛ-135П установили сверхмягкие шины 16.00-20, для изготовления которых использовали натуральный каучук, доставлявшийся из Африки. Для лучшего сцепления шин с грунтом рисунок протектора выполнили в виде косой расчлененной елки. Дорожный просвет достигал 580 мм.

Датой рождения «Дельфина» является 6 февраля 1965 года. В этот же день земноводный экипаж совершил свой первый заплыв по Москве-реке

В.А. Грачев с Ю.А. Гагариным и другими представителями ВВС около ЗИЛ-135П после его осмотра

На суше и на море

Датой рождения «Дельфина» является 6 февраля 1965 года. В этот же день земноводный экипаж

По ледовому припаю амфибия могла двигаться только за счет вращения колес

совершил свой первый заплыв по Москве-реке. В середине июля машина отправилась для испытаний на армейский полигон на озеро Сенеж, где в полной мере показала свои водоходные качества. После избавления от детских болезней настала пора серьезного тестирования. «Дельфин» взбирался на возвышенности крутизной до 42° и 35-градусные затяжные подъемы, его не пугали траншеи и канавы шириной до 2,65 м, вертикальные уступы высотой 0,6 м, непредсказуемые песчаные участки и 20-градусные косогоры. Прочность стеклопластикового корпуса с характерно задранным носом позволяла прокладывать дорогу при движении по мелколесью.

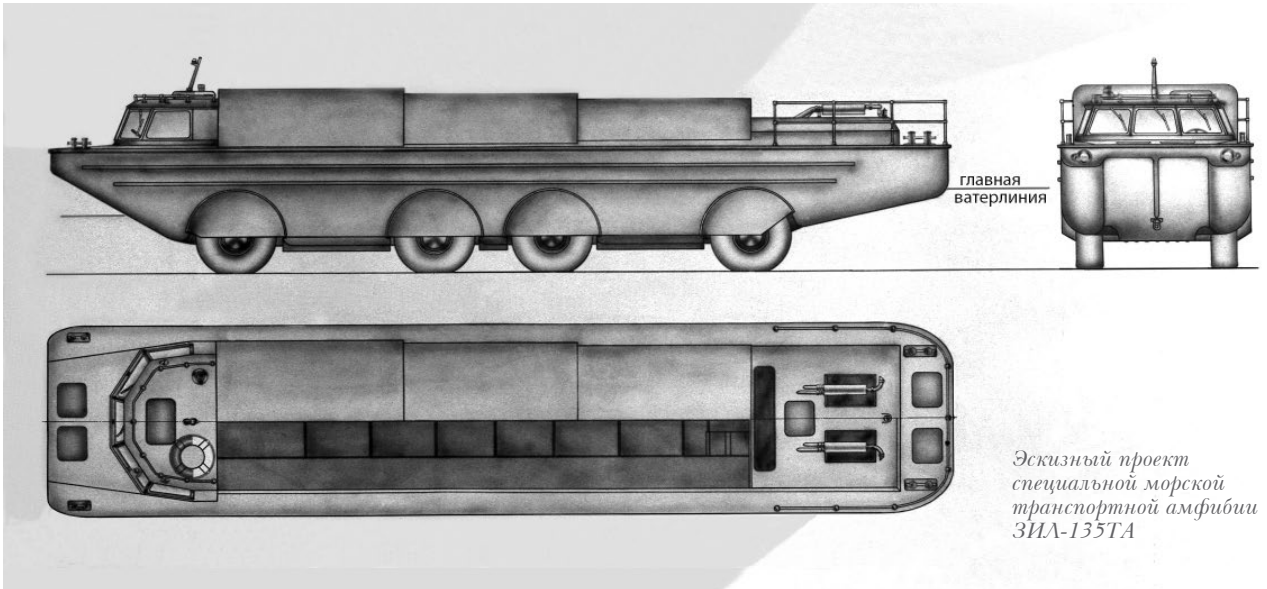
Флотских офицеров и матросов потрясли невиданные ранее возможности амфибии

Динамика также находилась на высоте. Несмотря на отсутствие подвески, на шоссе автомобиль разгонялся до 65 км/ч. При этом водитель не чувствовал дискомфорта. Машина словно стелилась по дороге, не замечая изъянов пути. Впечатляла и скорость на местности, достигавшая 50 км/ч. ЗИЛ-135П без всякого надрыва транспортировал 8 тонн груза при снаряженной массе 14.

Момент истины наступил в сентябре 1965 года, когда Главное управление кораблестроения (ГУК) ВМФ СССР дало добро испытаниям «Дельфина» на Балтике. До места назначения, находившегося на территории военно-морской базы в Балтийске, амфибии предписывалось двигаться своим ходом, а по соображениям секретности – по второстепенным дорогам, проселку или бездорожью, да еще и ночью. В октябре машина, преодолев 1300 км, прибыла в указанный район.

Несмотря на буйство погоды, транспортер без всяких проблем высаживался из трюма десантного корабля проекта 188 в море и возвращался обратно. Специалисты отмечали, что палуба автомобиля, двигавшегося под различными курсами к волне, водой не заливалась. Причем грузоподъемность на воде увеличивалась до 15 тонн. Флотских офицеров и матросов потрясли невиданные ранее возможности амфибии. А примером исключительной живучести ЗИЛ-135П стал разыгравшийся шторм, когда волны выбили бронированные стекла рубки и вода хлынула внутрь корпуса. Тем не менее, запаса плавучести и производительности насосов хватило, чтобы предотвратить затопление.

Пожалуй, главный сюрприз испытателей ждал, когда стали замерять динамические качества ЗИЛ-135П на море. На относительно спокойной воде «Дельфин» разгонялся до скорости 16,4 км/ч, а по некоторым данным это значение доходило до 18,2 км/ч. Максимальная тяга на швартовых достигла 3,2 тонны. Однако выяснилось, что двигатели при напряженном режиме работы стали перегреваться. Проблему сняли за счет уста-



Эскизный проект специальной морской транспортной амфибии ЗИЛ-135ТА

новки поворотных воздухозаборников. В самом конце ноября 1965 года ЗИЛ-135П также своим ходом вернулся в Москву.

Прежде чем в ноябре 1966 года «Дельфин» в очередной раз взял курс на Балтийск, его по требованию военных переделали в транспортный вариант, в котором пассажирскую кабину заменили грузовым отсеком с палубой размером 8х2 м, снабженную съемными дугами и тентом.

Как раз в этот период многие участки акватории Балтики уже сковал лед, так что амфибии предстояло работать в экстремальных условиях. Но машина оказалась готовой ко всему. Более того, ЗИЛ-135П значительно превосходил все, что в тот момент имелось в распоряжении десантных подразделений ВМФ. Проведенные испытания подтвердили, что машина может послужить основой для разработки семейства необходимых для ВМФ 10-тонных транспортных амфибий и боевых плавающих машин с высокой мореходностью.

Это подтверждали и огневые испытания, которым ЗИЛ-135П подвергли на одном из подмосковных полигонов. Корпус амфибии обстреливали ниже ватерлинии из автомата АК-47 пулями калибра 7,62 мм. Конечно, Калашников достаточно легко пробивал сэндвич-панели, однако в месте прострела стеклоткань распушалась и частично закрывала образовавшееся отверстие. Это позволяло трюмным насосам надежно удалять поступавшую в корпус воду. Любопытно, что даже при открытых кингстонах средства водоотлива не давали машине утонуть. Более того, каждая шина, получив по два-три пулевых попадания, за счет увеличения производительности компрессора пополнялась воздухом, обеспечивая дальнейшее движение автомобиля.

В ином качестве

Успешная защита проекта новой амфибии специалистами СКБ стала поводом для обращения ГУК ВМФ к директору ЗИЛ П.Д. Бородину с предложением о постройке опытного образца и возможном выпуске партии ЗИЛ-135ТА для флота. Но и на этот раз руководитель столичного гиганта ответил категорическим отказом, ссылаясь на отсутствие производственных мощностей для изготовления машины.

ЗИЛ-135П, переоборудованный в самоходный лихтер

После столь неутешительного вердикта ничего не оставалось,

как отправить «Дельфин» доживать свой век на подмосковной базе СКБ в Чулково. Но судьба дала ему еще один шанс для возрождения. Об амфибии вспомнили, когда обострилась проблема разгрузки судов-снабженцев для доставки грузов на приморские пограничные заставы и зимовья, расположенные вдоль побережья Северного Ледовитого океана. Проблема заключалась в том, что мелководье не позволяло упомянутым судам подойти к берегу для разгрузки и они становились на якорь на значительном расстоянии, иногда достигавшем нескольких километров.

И вот, по договоренности Ленинградского центрального проектно-конструкторского бюро (ЛЦПКБ) и СКБ ЗИЛ летом 1970 года началась подготовка ЗИЛ-135П для работы в роли лихтера на арктическом побережье. Для этого на амфибии смонтировали поворотный кран грузоподъемностью полтонны, а щитки-обтекатели средних колес демонтировали. На одном из подмосковных водоемов вновь проверили водоходные свойства машины, которые оказались в норме.

В Мурманск импровизированный лихтер доставили по железной дороге. На глазах у специалистов Мурманского морского пароходства и Главсевморпути ЗИЛ-135П опробовал воды Кольского залива, легко входя в воду по коварному каменистому берегу, совершая сложное маневрирование и без труда обратно выбираясь на сушу. Все вопросы с пригодностью машины для выполнения специфической работы на Севере были сняты и вскоре она оказалась на борту судна-снабженца.

Амфибия блестящее справилась с поставленной задачей по доставке грузов зимовщикам на арктическое побережье, закончив текущую навигацию досрочно. Ее эффективность не шла ни в какое сравнение с прежними методами, а производительность выросла в разы. К сожалению, при разгрузке амфибии в Мурманском морском порту двумя кранами произошло ее падение на причал с высоты нескольких метров. Официально это случилось из-за поломки стрелового тормоза. На деле виной стали действия пьяных крановщиков, искалечивших уникальную машину. Но и с повреждениями корпуса ЗИЛ-135П смог доехать до железной дороги, а по ней до Москвы, очутившись в конечном итоге на базе в Чулково. Происшествие расстроило В.А. Грачева, но он надеялся, что перспективная тема получит свое развитие.

И для этого были все основания. Ведь осенью 1970 года директор завода П.Д. Бородин получил письмо, в котором обосновывалась необходимость кооперационной поставки на один из заводов в Костроме группы зиловских агрегатов для выпуска ЗИЛ-135П в варианте лихтера. Последовавший отказ поставил точку в судьбе амфибии. Она стала достоянием истории и самым крупным отечественным колесным плавающим автомобилем. ■

Применение лихтера-амфибии для разгрузки судов снабжения и доставки грузов на берег резко повысило производительность труда

SHORPY
22-656

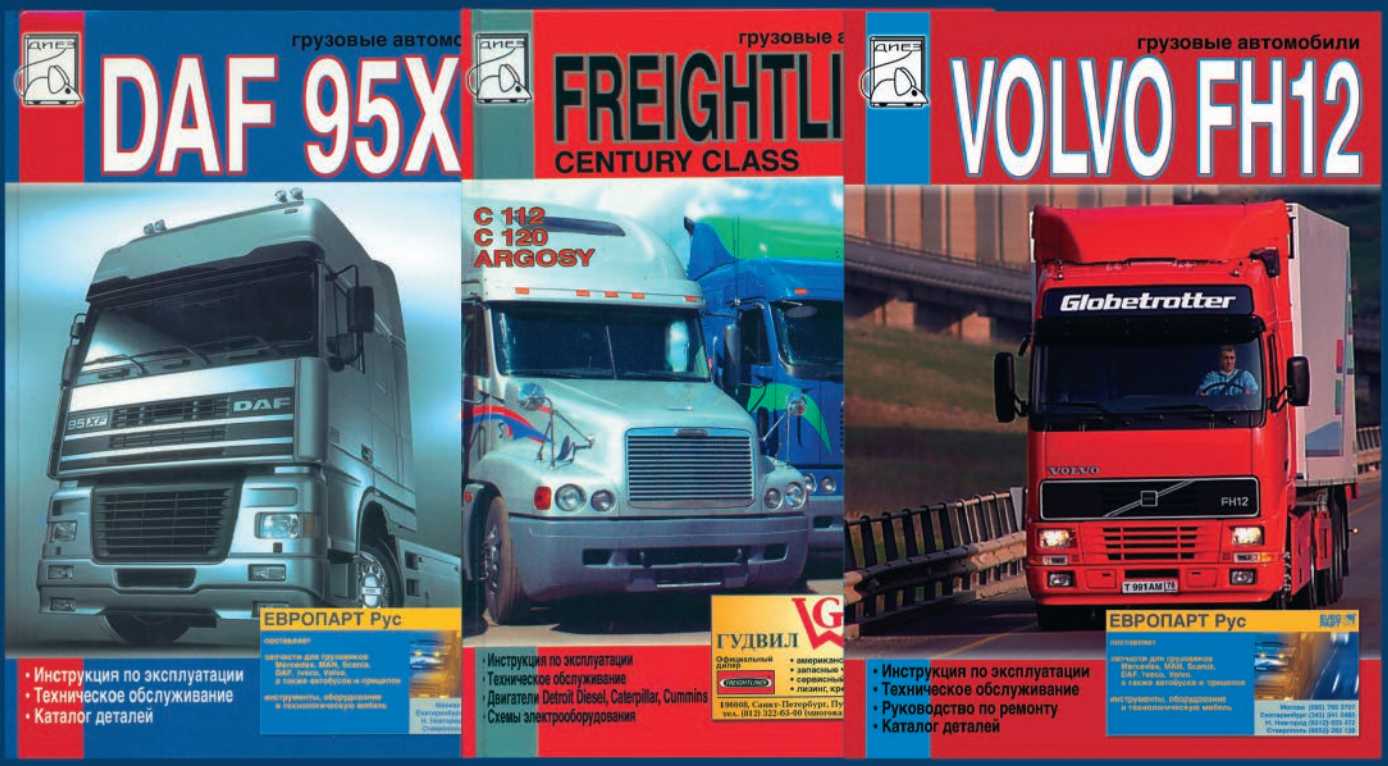
Continental
The Future in Motion

Высочайшее качество – надёжный сервис

- Полный ассортимент, соответствующий общепринятым стандартам
- Быстрая доставка
- Подходящие изделия для монтажа и комплектации

ContiTech Luftfedersysteme GmbH
airsprings_replacement@as.contitech.de
www.airspringreplacement.com

ContiTech



Предлагаем широкий выбор технической литературы: руководство и каталоги на грузовые и легковые автомобили отечественного и импортного производства.

По вопросам приобретения обращаться

Москва, 31 км МКАД, ТЦ “Авто-31”, павильон В-1-10

Тел. +7 (903) 722-22-71