

# КОММЕРЧЕСКИЙ АВТОТРАНСПОРТ

## Родом из Турции

На российском рынке автоперевозок появился новый игрок — ближнемагистральный седельный тягач Ford Cargo 1846T, который позиционируется в бюджетной нише между МАЗом, КамАЗом и грузовиками европейской «большой семерки». Впрочем, новым он может считаться скорее по начинке, потому как одноименные машины прежних поколений поставляются в РФ с 2007 года и хорошо известны отечественным перевозчикам.

— тест-драйв —

Поскольку Ford Cargo, можно сказать, глобальный продукт: его сборка налажена в Турции и Бразилии (хотя автомобили несколько отличаются друг от друга), стоит уточнить, что в РФ возят продукцию завода Ford Otosan (совместное предприятие Ford Motor Company и турецкой ФПГ Кос Group) в Инону. К слову, город назван в честь Исмета Инону, соратника легендарного Ататюрка и второго президента Турции. Причем турецкий Ford Cargo — продукт кооперации двух заводов Ford Otosan. Предприятие в Коджели, где собирают малотоннажные Transit и Transit Connect, поставляет в Инону сваренные и окрашенные кабины Cargo, прошедшие, кстати, катафарезное грунтование. В свою очередь, завод в Инону отправляет в Коджели двигатели, коробки передач, задние оси и ряд других комплектующих для Transit. Заводы расположены в 206 км один от другого.

Поначалу нам поставлялись машины серии H298, оснащенные 7,3-литровым двигателем мощностью 300 л. с., затем им на смену пришла модернизированная модель с 350-сильным 9-литровым мотором семейства Ecotrac (H476). Кстати, планировалось, что Россия станет вторым после Турции рынком сбыта Ford Cargo при объемах поставок 2,5–3 тыс. грузовиков в год. Кризис, увы, не позволил этим планам воплотиться в жизнь. По данным Ассоциации европейского бизнеса, в 2012 году, например, в РФ было реализовано всего 254 Cargo. Стало быть, на российском рынке модель 1846T, в индексе которой обозначены полная масса (18 тонн) и мощность двигателя (460 л. с.), будет представлять уже третье поколение Cargo родом из Турции.

Похоже, что три года и €75 млн — именно в такую сумму обошлась ее разработка — были потрачены незря. Если представители серий H298 и H476 вызывали у меня стойкие ассоциации с турецким «КамАЗом», то



Отдельного упоминания заслуживает рама Cargo, точнее, толщина ее лонжеронов — 10 мм, пожалуй, беспрецедентный показатель для современного магистрального седельного тягача

за рулем 1846T я почувствовал себя уже как в кабине тягача европейского производства. Весьма вероятно, что при проектировании Ford Cargo нынешнего поколения (серия H566) инженерный центр Ford Otosan в Гебзе в качестве ориентира держал в уме MB Axor, который тоже производится в Турции на заводе Mercedes-Benz Turk A.S. в Аксаре. Словом, модернизировали Cargo весьма основательно. От грузовиков серии H476 сохранился разве что каркас кабины, да и то турецкие фордовцы умудрились увеличить ее внутренний объ-

ем процентов на 15. В кабине с высокой крышей, а именно она является у 1846T базовой (низкая крыша и одно спальное место — опция), появились дополнительные вещевые отсеки, да и сама она стала попросторнее. Скажем, высота до потолка от пола — 194 см, от тоннеля двигателя — 158 см, у предыдущей модели 1838 эти показатели соответственно 176 и 140 см. Да и эргономические претензии нет: комфортабельные кресла Gammex со встроенными ремнями безопасности, компактная баранка (попутно отмечу и точное рулевое управление ZF), удобно скомпонованные приборы на передней панели, там же разместились иcran стояночного тормоза, под центральной консолью подставки для бутылок и отделения для мелочевки, люк в крыше. А что до отсутствия, напри-

мер, холодильника, вместо него под нижней спальном полкой уместился лишь воздушный фен Webasto, канистра с AdBlue и прочие мелочи, то вряд ли уместно требовать от ближнемагистрального тягача комфорта, скажем, как у DAF XF Super Space Cab или MAN TGX XXL.

Здесь надо сделать небольшое отступление. Дело в том, что в планах Ford Otosan значится вывод на рынок абсолютно новой модели полноценного дальнемагистрального тягача. Произойдет это, очевидно, года через три-четыре — вот тогда у Cargo появятся и просторная кабина, и двигатель мощностью за 500 л. с., и сравнение с «европейцами» пойдет уже без всяких скидок.

Однако продолжим. Нынешняя кабина получила четырехточечную пневмоподвеску, явно добавившую тягачу ездового комфорта, а уровень внутреннего шума и вибраций, по заявлению разработчиков, снижен на 30%. Видимо, это заявление недалеко от истины: во время движения можно разговаривать не повышая голоса. Раздражавшие меня прежде «дубовые» барабанные тормоза уступили место дисковым по кругу, эффективным и предсказуемым. В стандартную комплектацию Cargo входят теперь системы EBS и ESP, равно как hill holder и круиз-контроль, увы, не адаптивный. В качестве опции можно заказать четырехпозиционный интардер ZF стоимостью €5 тыс.

Базовая 16-ступенчатая МКП ZF теперь переключается по схеме 1Н, и к четкости хода рычага с клавишами делителя и демультипликатора претензий нет. Более того, для того, кому уж совсем лень работать «мешалкой», есть альтернатива в виде 12-ступенчатого «робота» AS-Tronic (опция стоимостью €2,3 тыс.) того же производителя.

Нынешний Ford Cargo обзавелся 460-сильным агрегатом уровня «Евро-5» (SCR), позаимствованным у FPT Industrial и известным как Cursor-10. От тех моторов, что ставят на Iveco, он отличается настройками, иным креплением к раме, да, наверное, еще клапанной крышкой и масляным поддоном. В линейке отуреченного Cursor есть и менее мощная 430-сильная версия, но в РФ она не поставляется по причине соответствия лишь нормам «Евро-3».

Отдельного упоминания заслуживает рама Cargo, точнее, толщина ее лонжеронов — 10 мм. Пожалуй, беспрецедентный показатель для современного магистрального седельного тягача. Обладая столь значительным запасом прочности, сопоставимым разве что с каким-нибудь строительным внедорожником, 1846T тем не менее оказался легче предшественника за счет применения колесных дисков, топливного бака из легкосплавных материалов и облегченного ССУ. Передняя ось у Cargo собственного производства: ее делают на заводе в Инону, а ведущий гипоидный мост покупной — от Arvin Meritor.

Условия гарантии на тягач остались прежними — два года или 200 тыс. км пробега, а межсервисный интервал увеличился до 60 тыс. км. Растущая сеть СТО — 25 единиц до конца года плюс еще 7 в 2014-м — и привлекательная цена — от 3 млн руб. — вряд ли сделают из Ford Cargo бестселлер, но на расширение круга покупателей модернизированному турецкоподданному, несомненно, рассчитывать можно.

Александр Солнцев

## 18+

— административный ресурс —

**10 сентября Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК) — наднациональный регулирующий орган Таможенного союза России, Казахстана и Белоруссии — одобрила проект решения об увеличении ставки импортной таможенной пошлины на автобусы дальнего следования с 0% до 18%. Эта мера призвана поддержать отечественных игроков и стимулировать инвестиции во внутреннее производство. Между тем участники рынка предупреждают, что введение пошлины ударит по импорту, и сомневаются, что российские автобусные производители смогут обеспечить достаточный объем продукции, сравнимой по качеству с иностранной.**

Окончательное решение по вопросу введения 18-процентной пошлины должен принять в начале октября совет ЕЭК, в который входят вице-премьеры стран — участниц Таможенного союза. Как сообщили в ЕЭК, изменения коснутся пассажирских рейсовых автобусов экологического стандарта «Евро-4» длиной не менее 11,5 м, с 41 посадочным местом и багажным отсеком от 5 куб. м. Автобусы такого класса используют, как правило, туристические компании и перевозчики на междугородных и международных маршрутах. Для автобусов класса «Евро-5», имеющих более 55 посадочных мест, с мощностью двигателя более 308 кВт, габаритной длиной более 13 м и объемом багажного отсека более 12 куб. м, предлагается сохранить нулевую ставку пошлины.

В ЕЭК отмечают, что с предложением повысить ввозную пошлину выступило Минэкономразвития России еще в 2012 году. При этом 18% — максимально возможный уровень таможенной пошлины, согласованный при вступлении России в ВТО, а к сентябрю 2017 года ставка должна быть снижена до 10% от таможенной стоимости.

«Мировая практика в целом такова, что все стараются поддерживать собственное производство транспортных средств — автобусов, вагонов, трамваев. Такое производство создает рабочие места во многих смежных отраслях, а также в сфере обслуживания», — говорит министр по торговле ЕЭК Андрей Слепнев. До недавнего времени автобусы экологического класса «Евро-4» в странах Таможенного союза не производились (отечественный автопром перешел на стандарт «Евро-4» только в начале текущего года), поэтому было целесообразно установить нулевую ставку таможенной пошлины. «Теперь такое производство есть, и мы считаем необходимым наших производителей поддержать, смягчить риски, связанные с общеэкономической ситуацией, необходимо выплывать кредиты, конкурировать по цене», — подытоживает Андрей Слепнев.

«Ситуация с введением 18-процентной пошлины на междугородные автобусы положительно отразится на отечественном автопроме», — соглашается Александр Ковригин, заместитель генерального директора компании «АСМ-холдинг». Меры защиты своего рынка принимают все страны, это сохранение рабочих мест и сокращение валютной составляющей, которую мы платим за экспортные автобусы».

На сегодня в Таможенном союзе автобусы дальнего следования выпускают входящие в группу ГАЗ Голыцкий и Ликинский автобусные заводы, принадлежащий КамАЗу Нефтекамский автобусный завод, а также ОАО «Волжанин» и Минский автозавод в Белоруссии. По данным «АСМ-холдинга», за первое полугодие 2013 года ГолАЗ выпустил 263 автобуса класса «Евро-4» и может увеличить выпуск до 600 единиц в год. На заводе ЛиАЗ было произведено 535 автобусов, однако его мощность позволяет выпускать «намного больше автобусов, которые ничем не уступают по качеству зарубежным образцам», отмечает Александр Ковригин.

В целом, по подсчетам «АСМ-холдинга», с начала года производство автобусов в России (включая микроавтобусы и вахтовые автобусы на шасси грузовиков) сократилось на 2,6%, до 29,1 тыс. единиц. При этом выпуск отечественных моделей составил 22,4 тыс. единиц от общего количества произведенной продукции, сократившись на 10,8%, а выпуск автобусов иностранных марок вырос на 40,6%, до 6,7 тыс. единиц. Вместе с тем аналитики и участники рынка предупреждают, что повышение таможенной ставки импортного автобуса скажется на объемах импорта и стоимости ввозимой продукции и российским автобусным производителям придется поста-

раться, чтобы компенсировать возможное сокращение предложения. «Одновременно российские производители не смогут обеспечить достаточные объемы при резком сокращении импорта. Но ожидают тендеры в связи с предстоящими спортивными мероприятиями, и это может позволить российским производителям нарастить производство необходимого качества. Потребителям же стоит готовиться либо снижать свои требования к качеству, если их цель — невысокая стоимость техники, либо готовиться к увеличению затрат при покупке импортных автобусов», — комментирует Сергей Удалов, исполнительный директор аналитического агентства «Автостат». — Да, введение пошлины открывает возможность для российских производителей. Но смогут ли они воспользоваться этой возможностью?»

«Сегодня отечественные автобусы не соответствуют современным требованиям к безопасности, комфорту и уровню вредных выбросов», — считает Алексей Караулов, менеджер ООО «Ивеко Россия», российского представительства итальянского автоконцерна Iveco. — Автобусы Iveco дороже отечественных, а с увеличением пошлины российская продукция окажется в еще более выгодном положении. Однако, на наш взгляд, перевозчики, а главное, пассажиры не оценят эту протекционистскую меру. Ведь финансовые возможности многих предприятий ограничены и им придется закупать автобусы более низкого качества, от чего в итоге пострадают рядовые потребители». Видимо, отмена нулевой ставки приведет к некоторому повышению цен на ввозимую продукцию. «Но мы будем пересматривать спецификации поставляемых автобусов и постараемся максимально обезопасить предприятия от дополнительных расходов. Мы надеемся, что рост цен не будет эквивалентным размеру ввозимой пошлины», — добавляет Алексей Караулов.

Собеседники ВГ в ЕЭК указывают на то, что иностранные автобусы зачастую негде обслуживать, тогда как производители Таможенного союза располагают обширной и налаженной сетью станций техобслуживания. «Разумная тарифная защита производителей необходима для сохранения мотивации делать дальнейшие инвестиции в производство. При этом важно, чтобы такая защита не отбивала желания совершенствовать производство, становиться более конкурентоспособным», — рассуждает Андрей Слепнев. — Мы обязаны давать шанс собственным производителям, но мы и от них ждем, чтобы они грамотно этим шансом воспользовались».

Стоит отметить, что нынешнее решение об увеличении пошлины на импортные автобусы не первое в ряду протекционистских мер, принятых Россией после присоединения к ВТО. 1 сентября 2012 года был введен утилизационный сбор на автомобили иностранного производства, который должен принести бюджету около 54 млрд руб. в год. Его базовая ставка составляет 20 тыс. руб. для легковых машин и 150 тыс. руб. — для грузовых, а общая сумма платежей варьируется в зависимости от полной массы и года выпуска автомобиля. В Евросоюзе утилизационный сбор был расценен как дискриминационный и нарушающий принципы честной конкуренции.

В июле текущего года ЕС начал официальное разбирательство по вопросу его несоответствия нормам ВТО, требуя уравнивать в правах иностранных и отечественных игроков. По правилам организации участникам спора было отведено 60 дней на урегулирование проблемы в ходе консультации. Добавим, что еще весной правительство внесло поправки в закон «Об отходах производства и потребления», предполагающие распространение сбора и на российских автопроизводителей, однако в связи с уходом Госдумы на летние каникулы законопроект так и не был рассмотрен.

Кроме того, весной ЕЭК повысила ввозные пошлины на легкие коммерческие автомобили (LCV) полной массой 2,8–3,5 тонны с кузовом «фургон» и дизельным двигателем объемом 3 л. Поводом для пересмотра ставки пошлины стало антидемпинговое расследование, инициированное группой «Соллерс» в 2011 году в отношении импорта в страны Таможенного союза LCV из Германии, Италии, Польши и Турции (после вступления в ВТО ставка ввозной пошлины на автомобили этой категории должна была упасть с 25% до 10%). В результате с 15 июня пошлина на LCV из Германии составил 29,6%, из Италии — 23%, из Турции — 11,1%.

Клавдия Щур

Ваша работа должна быть выполнена в срок. Поэтому в сложных ситуациях надежная помощь — главная опора. Наша сервисная служба готова прийти к вам на выручку в любое время дня и ночи. Мы доставим всё необходимое в максимально короткие сроки, чтобы вы смогли закончить свою работу вовремя. Какими бы ни были ваши задачи, вы всегда можете рассчитывать на Cat®. Узнайте больше на [vmeste.cat.ru/6](http://vmeste.cat.ru/6)

**ВМЕСТЕ МЫ СПРАВИМСЯ.™**



© 2013 Caterpillar. All Rights Reserved. CAT, CATERPILLAR, ВМЕСТЕ МЫ СПРАВИМСЯ, соответствующие логотипы «Caterpillar Yellow» и маркировка «Power Edge», а также идентификационные данные корпорации и ее продукции, используемые в данной публикации, являются товарными знаками компании Caterpillar и не могут использоваться без разрешения.

