



В РОССИИ ДВИГАТЕЛИ СТАНДАРТОВ «ЕВРО-5» И ВЫШЕ ПОКА БУДУТ ОТНЕСЕНЫ К РАЗРЯДУ ОПЦИЙ

Впрочем, случившееся понятно. Индийский, а особенно китайский, автопром, похоже, больше особенно не нуждается в чужой поддержке и вполне готов обеспечивать внутренний спрос собственными силами. Небольшой пример. Ведущий китайский производитель Zhengzhou Yutong Group Co., по словам представителей компании, при трехсменной работе уже вышел на объем месячного производства в 3,5 тыс. автобусов полной массой от 5 тонн. После запуска второй очереди завода в Джэнгджоу выпуск будет доведен до 5 тыс. единиц. Понятно, речь пойдет об увеличении экспорта, ибо в Китае более 30 производителей автобусов, а внутреннее потребление составляет порядка 100 тыс. единиц в год.

Кстати, крупнейший мировой производитель автобусов Daimler AG — правда, в сегменте от 8 тонн — в 2009 году изготовил 32 482 автобуса и шасси. Лидер российского рынка группа ГАЗ (до 3,5 тонны полной массы) изготовила 8832 автобуса.

Исходя из сказанного и судя по материалам пресс-конференций флагманов мирового автопрома, отныне наиболее перспективными рынками считаются Южная Америка, Южная Африка, Восточная Европа, Средняя Азия и, разумеется, Россия. Правда, вызывать проблемы в перечисленных регионах могут очень высокие экологические классы новейшей европейской техники, практическая реализация которых на автомобилях означает высокую стоимость приобретения, повышенные требования к качеству топлива и уровню сервисного обслуживания.

Нельзя забывать, что ряд производителей для сокращения вредных выбросов использует технологию SCR — избирательную каталитическую нейтрализацию, а в ней применяется специальный реагент AdBlue — водный раствор мочевины. И хотя применение AdBlue даже в самых суровых климатических условиях вопросов не вызывает, например, в России остается проблема отсутствия развитой сети снабжения. В Германии реагент можно купить практически на любой АЗС, у нас — только у специализированных фирм, которых немного. Поэтому цена литра AdBlue в Германии колеблется от €0,3 до €1, а в России может превосходить цену дизтоплива в полтора-два, а то и четыре раза. К сожалению, это объективно снижает привлекательность использования технологии SCR, которая обеспечивает чуть меньший расход топлива, чем альтернативная. Кстати, необходимое уточнение: в ЕС сегодня действуют обязательный стан-

дарт «Евро-5» и добровольный EEV (превышающий обязательный по ряду параметров). В РФ — «Евро-3», введение «Евро-4» намечается на 2012 год. Таким образом, в 2013 году, когда в ЕС будет введен стандарт «Евро-6», выпускаемые там грузовики, в отличие от российских, будут иметь уровень выбросов оксидов азота меньше на 88,5% и твердых частиц (сажи) — на 50%. Таким образом, отставание российской техники по техническим параметрам будет сохраняться и в будущем.

ВЧЕРАШНИЙ ДЕНЬ РОССИИ Если вспомнить 2008 год, то тогда в IAA принимали участие крупнейшие российские производители, проводился даже специальный День России. В нынешнем году этого не произошло. Однако Daimler AG, Scania, Volvo Trucks, Renault Trucks, уже имеющие собственные производства в РФ либо коммерческий интерес, не скрывали, что их новейшие изделия при наличии спроса могут появиться на российских сборочных конвейерах уже завтра. Единственное, что двигатели стандартов «Евро-5» и выше, самые совершенные системы активной безопасности в силу ряда причин, в основном из-за отсутствия законодательной базы, обеспечивающей некоторые льготы владельцам, пока будут отнесены к разряду опций.

Еще одна важная информация. IAA традиционно проводится по четным годам. По нечетным были организованы



ТЯГАЧ MAN CONCEPT С СПОСОБЕН СНИЗИТЬ РАСХОД ТОПЛИВА НА 25%

RAI (выставка грузовиков) в Амстердаме и BusWorld (выставка автобусов) в бельгийском Кортрайке. На сегодня проект RAI закрыт, а зеркалом IAA официально признан Comtrans в Москве, который тоже будет проходить в последних числах сентября, но каждого нечетного года. Без сомнения, там мы увидим достижения не только мирового, но и национального автопрома. Надеюсь, что к этому времени последствия мирового финансового кризиса будут преодолены полностью. ■



ГИБРИДНЫЕ АВТОБУСЫ НА РЯДЕ РЫНКОВ УЖЕ СТАЛИ ПОВСЕДНЕВНОЙ РЕАЛЬНОСТЬЮ

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА



АЛЕКСАНДР СОЛНЦЕВ.

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР ЖУРНАЛА «КОМТРАНС»

РАНО ОТКУПОРИВАТЬ «БОРДО»

Устроителям «грузового» IAA (Internationale Automobil Ausstellung) в Ганновере в лице Немецкой ассоциации автомобильной промышленности явно повезло. В силу двухгодичного цикла проведения выставки, которая по четным годам чередуется с «легковым» IAA во Франкфурте, им удалось проскочить между Сциллой и Харибдой, то бишь миновать пик экономического кризиса в 2009-м, когда целый ряд салонов коммерческого автотранспорта, в том числе престижный RAI в Амстердаме, пришлось отменить. Недаром глава отделения коммерческих автомобилей Daimler AG Андреас Ренчлер в своем выступлении перед журналистами заметил, что «все компании, участвующие в нынешнем IAA, могут гордиться тем, что еще живы».

Те, которые «еще живы», не преминули похвастаться ростом объемов выпуска во втором квартале текущего года. Сравнивали, понятно, не с показателями «тучного» 2008-го, а с аналогичным периодом кризисного 2009-го. И картина вроде бы вырисовывается хо-

рошая — но по сравнению с плохой. Прирост производства во многом достигнут благодаря оживлению на рынках стран третьего мира. Недаром в лексиконе европейских производителей коммерческих автомобилей вслед за уже приевшейся аббревиатурой БРИК (Бразилия, Россия, Индия, Китай) появился новый термин Next 11: следующие 11 стран — Египет, Бангладеш, Индонезия, Иран, Южная Корея, Мексика, Нигерия, Пакистан, Филиппины, Турция и Вьетнам, экономика которых развивается ускоренными темпами и на рынки которых и следует ориентироваться в будущем. Словом, по образному выражению того же господина Ренчлера, «откупоривать заветную бутылочку „Бордо“» пока преждевременно.

Несмотря на осторожный оптимизм, царивший в Ганновере, крупнейшее в мире шоу коммерческих автомобилей в очередной раз потрясло своим размахом: 1751 участник из 43 стран. Хотя по этим показателям IAA-2010 несколько уступает мероприятию двухлетней давности, но зато превосходит IAA образца 2006 года. Любопытно оценить масштабы выставки с несколько необычной — «гастрономической» — точки зрения на основании информации MAN Nutzfahrzeuge. Кстати, стенд последней размером 8256 кв. м уступал по величине лишь Daimler AG, которая в родных пенатах раскинула «поляну» на 13 тыс. кв. м, выставив на ней 65 грузовиков и автобусов под брендами Mercedes-Benz, Setra и

Fuso. Так вот, кэтеринг баварской компании преподнес посетителям выставки 40 тыс. чашек кофе, 220 кг кексов, 18 тыс. кренделей, 17 тыс. бутербродов, 22 тыс. колбасок, 9 тыс. порций дежурных блюд, 400 кг фруктов, а также 25 тыс. литров освежающих напитков.

Не ощущалось недостатка и в премьерах. Одних только мировых дебютов организаторы насчитали 272, не считая европейских и немецких. Впрочем, к термину «премьера» применительно к миру коммерческого автотранспорта следует относиться осторожно: позиционировавшиеся как новинки автомобили в большинстве своем были лишь новыми исполнениями давно известных моделей. В связи с чем уместно обратить внимание на два концептуальных произведения от MAN Nutzfahrzeuge и Iveco. Благодаря своим необычным аэродинамическим формам тягач MAN Concept C в сценке с соответствующим образом оформленным полуприцепом способен снизить расход топлива на 25% , а заодно и выбросы пресловутого CO2, борьбой с которыми так озабочена в последнее время европейская общественность, по сравнению с обычным 40-тонным автопоездом. Другое дело, что для того, чтобы реализовать заложенный в такой автопоезд аэродинамический потенциал, его придется удлинить, дабы сохранить привычный уровень внутреннего пространства и грузместимости. А для этого потребуется изменить действующее в большинстве европейских стран транспортное законодательство, ограничивающее максимальную длину седельного автопоезда 16,5 м. На этом фоне концептуальный тягач Iveco Glider, который прочат в правопреемники нынешнего флагмана ивековского флота Stralis, выглядел более приземленно, хотя и был под завязку напичкан разного рода новаторскими решениями вроде служащих дополнительным источником питания фотоэлектрических панелей на крыше кабины и отдельного помимо штатного дизельного двигателя электромотора, отвечающего за привод навесного оборудования. Вопрос только в том, что из этого пойдет в серийное производство.

Если же говорить об общих тенденциях развития конструкции коммерческих автомобилей, то они в первую очередь определяются такими понятиями, как «экономичность», «экологичность» и «безопасность». Первые два предопределили курс на повальную гибридизацию и поиск альтернативных источников энергии. На стендах практически всех ведущих производителей присутствовали автомобили с гибридными силовыми установками (ГСУ). Причем гибридные автобусы на ряде рынков уже повседневная реальность, на подходе серийные грузовики с ГСУ. Daimler AG, например, с гордостью отпартовал о начале продаж развозного фургона MB Atego BlueTec Hybrid. На момент открытия выставки оных реализовали в количестве 53 штук. Этот отрадный факт был отмечен европейскими журналистами присуждением MB Atego BlueTec Hybrid почетного звания «Грузовик года».

АВТОРСКАЯ КОЛОНКА