

КОММЕРЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ

Узкая специализация

Новое поколение строительной линейки Volvo FMX — это не только новые машины, но и новый подход к их продвижению. Концерн Volvo делает ставку на специализированные версии, предназначенные для выполнения конкретных задач.

— тест-драйв —

Концерн Volvo Trucks второй год реорганизуется и старается отнять корону лидера производства грузовиков у своих конкурентов. Ставка была сделана на полное обновление модельного ряда.

Новое поколение Volvo FMX — это скорее рестайлинг. Здесь есть все приметы машин прежнего поколения: усиленная рама, трехсекционный металлический бампер, мощная защита узлов и агрегатов, усиленные буксирные проушины и «внедорожный» угол въезда — 25°. Единственное отличие, по которому можно определить машины нового поколения, — это светотехника в стиле флагманского Volvo FH со светодиодными ходовыми огнями. Плюс обновленная решетка радиатора и фирменный знак, переживший под лобовое стекло... В отличие от магистральной линейки, у Volvo FMX каркас кабины остался прежним. Однако интерьер полностью переработан и приведен в соответствие с новым корпоративным стилем. И в машинах строительной линейки есть все функции, доступные на магистральных тягачах концерна.

Экономическая ситуация в России преподносит сюрпризы постоянно, поэтому наши строители предпочитают покупать универсальную технику: ее проще в случае чего продать на вторичном рынке. Однако цивилизация понемногу проникает и на отечественный рынок дорожных и строительных работ. Связано это с тем, что предприниматели начинают тщательнее просчитывать эффективность инвестиций.

В этой ситуации концерн Volvo Trucks пошел навстречу своим клиентам и ввез в Россию несколько не совсем обычных грузовиков. Эти машины работают на реальных предприятиях в тестовом режиме, чтобы клиенты смогли оценить экономический эффект.

Наиболее интересные машины мы протестировали.

Наибольшее впечатление своим внешним видом производит самосвал Volvo FMX 10x4 с кузовом KН Kipper объемом 35 куб. м для ра-



МАКСИМ СЕРГЕЕВ

боты в горнодобывающей отрасли. Такой огромный кузов объясняется областью применения — это улевоз. А вот песка туда войдет 63 тонны — понятно, что такого не выдержит ни одна конструкция, поэтому стандартные кузова для пятиосных машин ставят поменьше — 25–27 куб. м. Максимальная полная масса самосвала, на которую рассчитана конструкция, — 64 тонны! Конструктивная грузоподъемность — 44 тонны. Но реальная эксплуатационная масса ограничена нашим законодательством на уровне 50 тонн и максимальный вес перевозимого груза — около 30 тонн. В любом случае полтора кратный запас прочности — серьезная заявка на успех. Однако машина может использоваться и в составе самосвального автопоезда, и тогда общий вес вырастает до 100 тонн.

Забираясь в привычную кабину Volvo FMX, как-то не ожидаешь такого функционала: здесь все как на старших моделях Volvo FH. Руль

точно так же переполнен кнопками (я насчитал 17 штук) и функциями плюс россыпь кнопок на панели приборов — без инструкции уже не разобраться, а на то, чтобы научиться всем этим пользоваться, да и просто привыкнуть к расположению тех или иных кнопок, уйдет не одна неделя. Хорошо, что основные функции перекочевали на новую модель почти без изменений. В частности, селектор автоматизированной трансмиссии так же крепится к водителскому креслу справа. Руль на месте, на правой подрулевой переключатель выведено управление ретардером. Запускаем двигатель, нажимаем клавишу стояночного тормоза и трогаемся. Кстати, стояночный тормоз автоматизирован и если вы забыли про него, то машина сама перестанет тормозить, как только вы нажмете на педаль газа.

Автомобиль оснащен 13-литровым двигателем D13A мощностью 500 л.с. (2,5 тыс. Нм), выполняющим

нормы выбросов «Евро-4» с помощью технологии SCR (впрыск синтетической мочевины AdBlue в выпускной тракт). Особенностью тягеловоза стала автоматическая гидромеханическая коробка передач Powertonic. Даже с полной загрузкой машина уверенно трогается и разгоняется. Вопреки ожиданиям, управлять пятиосным автомобилем с колесной базой более 5 м (5100 мм) не сложнее, чем привычным четырехосником. Дело в том, что из пяти осей три управляемые: первая, вторая и пятая. Третья и четвертая оси являются ведущими.

Пятая ось установлена на гидроподвеске, которая обеспечивает не только возможность ее подъема, но также и функцию блокировки подвески при разгрузке, что улучшает стабильность самосвала.

Следующая машина, более привычный четырехосный самосвал с колесной формулой 8x4, — Volvo FMX с коническим кузовом Wielton



Новое поколение Volvo FMX: усиленная рама, трехсекционный металлический бампер, мощная защита узлов и агрегатов, усиленные буксирные проушины и «внедорожный» угол въезда — 25°

20 куб. м. Это первый подобный автомобиль в России. Главная особенность кузова — коническая форма (спереди кузов уже, чем сзади) — сочетается с полукруглым поперечным сечением, что позволяет снизить прилипание груза и улучшить его сход при разгрузке. Технология уже отработана на полуприцепах и впервые применяется для установок на шасси. Техническая полная масса автомобиля — 50 тонн, грузоподъемность — 32 тонны. Понятно, что и эта машина обладает большим запасом прочности, разрешенная масса — 40 тонн, а грузоподъемность — 26 тонн. Максимальный вес автопоезда — 60 тонн.

Двигатель D13A 420 л.с. (2100 Нм). Коробка передач автоматическая гидромеханическая Powertonic.

Ну и завершает наш короткий обзор трехосный самосвал Volvo FMX 6x4 с самосвальным кузовом Meiller объемом 14 куб. м. Его главная особенность в пневматической за-

ней подвеске, способной выдерживать нагрузку в рекордные 26 тонн. Двигатель и трансмиссия здесь такие же, как на четырехосной модели.

Говорить о ценах на новые машины еще рано — они станут известны после тестовой эксплуатации и неизбежных изменений и доработок конструкции. А возможно, мы придем к европейской системе, когда заказчик будет сам определять тот набор функций, который нужен именно ему, и в зависимости от его пожеланий будет сформирована окончательная цена.

В общем, новое поколение Volvo FMX получилось весьма и весьма интересным. Особенно для наших условий эксплуатации. Недаром в России так ценятся шведские грузовики, а большинство эксплуатационников отзываются о Volvo FMX с нескрываемым уважением — самая крепкая машина.

Однако если говорить о тенденциях, то гораздо важнее, что наш рынок строительной техники идет по пути специализации и повышения эффективности, а концерн Volvo Trucks с новой стратегией продвижения окажется впереди конкурентов.

Макс Сергеев

Владельцы автомобилей весом свыше 12 тонн заплатят государству 69 млрд руб.

— административный ресурс —

На текущей неделе было подписано соглашение между Федеральным дорожным агентством и «РТ-Инвест Транспортные системы» (учредители — ГК «Ростех» и ООО «РТ-Инвест»). Концессионное соглашение предусматривает создание и эксплуатацию автоматизированной системы получения платы с грузового транспорта массой свыше 12 тонн. В результате реализации проекта прогнозируется прирост ВВП от 41 млрд руб. в 2016 году до 69 млрд руб. в 2025 году. При этом дополнительные поступления в Федеральный дорожный фонд составят до 50 млрд руб. в год.

Проект государственно-частного партнерства по созданию системы взимания платы с грузовых автомобилей массой свыше 12 тонн в счет

возмещения вреда федеральным трассам стартовал ровно год назад — в сентябре 2013-го.

Введение системы взимания платы за проезд по федеральным трассам автомобилей массой свыше 12 тонн — одна из задач Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года. Проект предусматривает автоматизированный сбор, обработку, хранение и передачу данных о движении большегрузных транспортных средств в режиме реального времени. Срок реализации проекта предусмотрен также 13 лет. Действие системы рассчитано на 50 774 км автодорожной сети (федеральные трассы).

Сопоставимых аналогов системы с учетом современности и комплексности используемых технологий и масштаба нашей дорожной сети нет ни в одной стране мира. В основе СВП лежит принцип «пользователь платит»,

который уже несколько десятков лет используется в зарубежных странах. По статистике наносимый дорожному ущербу от проезда одного грузового автомобиля, превышающего допустимые весовые нормативы, равняется проезду 90 тыс. легковых машин. Таким образом, платежи осуществля-

ОСОБЕННОСТИ ПРОЕКТА

Авторы проекта отмечают, что условия реализации концессионного соглашения нацелены на приоритет использования российских информационных разработок и комплектующих материалов, что обеспечит государственные интересы в области транспортной безопасности.

В настоящее время в соответствии с решением правительства Российской Федерации о реализации создания системы взимания платы (распоряжение правительства Российской Федерации от 29 августа №1662-р) Федеральное дорожное агентство и ООО «РТ-Инвест Транспортные системы» (дочерняя организация ГК «Ростех» и ООО «РТ-Инвест») завершили в 30-дневный срок переговоры и определили условия взаимодействия по созданию и эксплуатации системы взимания платы.

Согласно документу, базовый размер платы концедента в соответствии с распоряжением правительства Российской Федерации составит 10,6 млрд руб. в год. При этом окончательный размер платы будет известен после проведения концессионером в обязательном порядке независимого технологического и ценового аудита проекта по СВП.

ются теми, кто больше всего разрушает дороги, зарабатывая на перевозках.

Тариф за движение 12-тонников предполагается в размере 3,7 руб. за 1 км. Деньги, полученные от владельцев транспортных средств, будут направляться в Федеральный дорожный фонд, который является ос-

новным инструментом финансирования ремонта и содержания дорог.

Концессионное соглашение между Росавтодором и ООО «РТ-Инвест Транспортные системы» заключено сроком на 13 лет. За данный период концессионер полностью обеспечит создание за свой счет и эксплуатацию системы взимания платы, в том числе автоматизированный сбор, обработку, хранение и передачу данных о движении грузовых транспортных средств массой свыше 12 тонн в режиме реального времени. Контроль за соблюдением законодательства бу-

дет осуществляться с помощью системы мобильного (курсирующие по федеральным дорогам специальные автомобили, не менее 100 шт.) и стационарного (рамные конструкции на федеральных дорогах, не менее 481 шт.) контроля. Система контроля будет фиксировать нарушения в автоматическом режиме с использованием средств фото- и видеофиксации. Данная система в соответствии с условиями концессионного соглашения и законодательством должна быть готова к 15 ноября 2015 года.

Федор Мельников

ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ РАБОТЫ СИСТЕМЫ ОПЛАТЫ

Оплата за фактически пройденное расстояние. Безостановочное взимание платы (исключение человеческого фактора). Использование глобальных спутниковых навигационных систем ГЛОНАСС/GPS. Регулярный мониторинг движения автотранспортных средств и идентификация автомобилей, подпадающих под категорию плателщиков. Автоматическая фиксация нарушений правил оплаты.

От сложных задач к простым решениям

ВТБ ЛИЗИНГ

+7 (495) 514-16-51, www.vtb-leasing.ru

ОАО ВТБ Лизинг