

# автомобильный коммерческий транспорт

## Грузовикам показали новый путь

— новинки —

Рынок коммерческого транспорта начинает оживать после долгой кризисной стагнации. Убедительное свидетельство тому — число представленных в течение осени для российского рынка новинок. Корреспондент «Ъ» **АНДРЕЙ ФИЛИПОВ** выбрал по пять наиболее интересных моделей в каждой из трех категорий грузовиков, а также пятерку самых ярких новинок в сегменте техники для пассажирских перевозок. Собранные вместе, эти модели демонстрируют, как именно обновились транспортный поток в ближайшее время и в каком направлении развиваются производители коммерческого транспорта.



Главная новинка в сегменте LCV — семейство «УАЗ Профи»



Hyundai Mighty готовится оправдать свое название и добиться могущества на российском рынке

### Легки на подъем — сегмент LCV

В сегменте легкого коммерческого транспорта главный переполюс осени произвел Ульяновский автозавод: он представил новое семейство автомобилей «УАЗ Профи» с полной массой до 3,5 тыс. кг. Заднеприводный автомобиль с капотной компоновкой, по сути, является прямым конкурентом «ГАЗели». Компактный, маневренный, грузоподъемностью до 1,5 тыс. кг, он позиционируется как развозной транспорт для города. Планы завода масштабны — покупателям доступна целая гамма «УАЗ Профи»: от простых бортовых грузовиков до рефрижераторов и автовывесок. Кроме того, в модельном ряду есть и версия с двухрядной четырехместной кабиной, призванная заинтересовать рабочие бригады составом до пяти человек.

Схожий интерес вызвал и новый игрок на рынке цельнометаллических фургонов корейской Hyundai N350. Его сборку планируется наладить на заводе «Авотор» в Калининграде уже в ближайшее время. Автомобиль также может быть выполнен в виде туристического 13-местного микроавтобуса.

Двигатель D4CB объемом 2,5 л с системой Common Rail и мощностью 130 л. с. в зависимости от пожеланий клиента может отвечать как экономрам «Евро-4», так и «Евро-5». Агрегируется он с шестиступенчатой МКП М6А11.

### Малые формы — сегмент мало- и среднетоннажников

Наибольшее внимание в сегменте грузовиков с полной массой от 5 до 12 тонн привлек к себе Hyundai Mighty. Новое поколение популярных корейских грузовиков будет представлено на нашем рынке в двух версиях: Hyundai Mighty EX6 грузоподъемностью 3880 кг (полная масса — 6500 кг) и Hyundai Mighty EX8 грузоподъемностью 5115 кг (полная масса — 7800 кг).

В отличие от предшественника, популярного Hyundai HD78, новая модель предлагает перевозчику на выбор три типа кабин: стандартная (трехместная), полуполная (трехместная) или двойная (шестиместная). Предполагается, что последняя будет актуальна для служб быстрого реагирования (МЧС, пожарные и т. д.).

Hyundai Mighty будет комплектоваться двигателем D4GA в 140-сильной либо 170-сильной версии, который будет работать в паре с механическими коробками передач: пятиступенчатой T060S5 либо шестиступенчатой T060S6.

Очередной российской премьерой с «трехлучевой звездой» стало специальное транспортное средство Mercedes-Benz Unimog U529. Надежность и универсальность модели позволили ей завоевать на рынке заслуженно высокую репутацию, и только высокая стоимость накладывает ограничения на ее продвижение. Однако для Daimler AG российский рынок по-прежнему считается перспективным, поэтому новинка сразу была адаптирована под нашу действительность. В частности, вместо двигателей класса «Евро-6» к нам Unimog U529 будет поступать с мотором OMP 936 уровня «Евро-5». Рядная «шестерка» с рабочим объемом 7,7 тыс. куб. см может развивать мощность 286 л. с.

### Под грузом ответственности — сегмент тяжелых грузовиков

Главной премьерой среди тяжелых грузовиков стала презентация семейства Scania Next Generation. Швецы представили сразу три седельных тягача, олицетворяющих суть нового модельного ряда: флагман — Scania S730 A4x2NA с топовой высокой кабиной S с ровным полом и

мощнейшим 730-сильным мотором, стандартная Scania R500 A4x2NA с кабиной R повышенной комфортности с высокой крышей и «бюджетный» Scania G410 A6x2/4NB с базовой кабиной G. Именно последний вариант, скорее всего, будет популярным у крупных компаний.

Новое поколение получило 13-литровую рядную «шестерку» с диапазоном мощности от 500 до 730 л. с. и увеличенными мощностными характеристиками при снижении общей массы агрегата.

Вторым по значимости событием стоит признать приход на наш рынок семейства Actros нового поколения MP6. Daimler AG долго не решался начать к нам поставки этой модели, обосновывая это отсутствием дизельного топлива надлежащего качества. Но ситуация изменилась, и российские перевозчики теперь смогут пополнить свой парк седельными тягачами Mercedes-Benz Actros с колесной формулой 4x2. Впрочем, немцы все же подстраховались и кроме «европейского» 476-сильного двигателя OM417LA, отвечающего нормам «Евро-6», у нас будет предлагаться и менее требовательный к топливу 394-сильный OM470LA, устанавливавшийся на предыдущем поколении и отвечающий экономрам «Евро-5».

### Осторожно, люди

Самый интересный автобус для России представил волжский завод «Волгабас». Речь идет об абсолютно новом десятиметровом городском полунизкопольном автобусе «Сити-Ритм» 10 CNG (мод. 5270GH). При полной пассажироместности 65 человек в автобусе удалось разместить 26 посадочных мест и большую накопительную площадку с местом для кресла-качалки.

Особенность автобуса — китайский 209-сильный двигатель Yuchai YC6J210N, отвечающий экономрам «Евро-5» и работающий на сжатом природном газе (метане). Расположенные на крыше шесть 123-литровых металлокомпозитных баллонов вмещают в себя газ, который обеспечивает запас хода в 300 км, что оптимально для городских и пригородных маршрутов.

Еще одна междугородная новинка — автобус Iveco Evadys. Модель является аналогом известной в России модели Crossway, только с большим уровнем комфорта. Особенность машины: вся средняя, самая комфортная часть салона отдана под пассажирские места, а служебные двери размещены в переднем и заднем свесах. Двигатель Cursor 9 мощностью 400 л. с. работает в тандеме с автоматической коробкой передач.

Постепенно оживают и китайские автобусостроители. Yutong представил свою модель, разработанную для европейского рынка ZKT122 HDH. 49-местная машина длиной 12 245 мм предназначена для работы в качестве междугородного или туристического автобуса. Начинка салона полностью соответствует своему назначению, а силовая установка в виде 12-литрового 354-сильного двигателя Mercedes-Benz OM457LA, отвечающего экономрам «Евро-6», с автоматизированной коробкой передач G0210-E6 гарантируют надежность. Впрочем, к приходу на наш рынок Yutong ZKT122 HDH, скорее всего, получит более дешевую комплектацию для лучшей конкурентоспособности.

## Выход из пике

— тенденции —

Седьмую позицию разделили между собой Hyundai и Fiat. Однако если у корейцев дела идут неплохо — 1518 единиц (+21,1%), то у итальянцев все совсем не радужно — 1518 автомобилей (-13,4%). Fiat оказался единственным, кто ушел «в минус» по итогам десяти месяцев. Вся беда в том, что единственная актуальная модель в линейке компании, Fiat Ducato, сейчас ведет заведомо проигранный битву с фургоном «ГАЗель Next».

### Уверенный взлет

Не произошло смены лидера и в сегменте больших грузовиков. Флагманом рынка по-прежнему остается КамАЗ — 20 609 единиц (+29,8%). Вот только лидирующая модель у него по итогам десяти месяцев немного неожиданная — это полноприводный «КамАЗ-43118», на долю которого пришлось 21,8% продаж. Далее с менее заметной разницей следуют самосвал «КамАЗ-6520», шасси «КамАЗ-65115» и современный камахог «КамАЗ-5490». Трудно не заметить, что КамАЗ теряет позиции в магистральных перевозках, все больше отступая в сегмент рабочих лошадей.

Второе место уверенно держит ГАЗ — 6115 единиц (+4,6%). Так как в данный момент его модельный ряд по грузоподъемности представлен в очень узком диапазоне — это достижение. Отрадно, что 61,8% продаж приходится на семейство «ГАЗон Next». На третье место внезапно вырвалась Volvo, которая в прошлом году болталась на девятой позиции: 4497 единиц (+31,8%). Семейство Volvo FH продемонстрировало просто феерическую динамику — 379% роста продаж!

Четвертое место за Mercedes-Benz — 4064 единицы (+192,8%). Здесь первую скрипку играет Mercedes-Benz Actros, производимый в Набережных Челнах.

С небольшим отрывом на пятой позиции расположилась Scania — 3948 единиц (+119,6%).

А на шестом месте MAN — 3664 единицы (+119,3%), который замыкает список тех, кто продал свыше 3 тыс. единиц техники.

Седьмую позицию занимает МАЗ — 2953 единицы (+9,8%). Для предприятия, в прошлом году входившего в топ-3, это провал. Впрочем, причина не в качестве машин, а в неповоротливости автогиганта, так и не сумевшего оперативно предложить свой ответ на лизинговые предложения европейских конкурентов.

Восьмое место отвоевал DAF, замыкавший в прошлом году топ-10 — 2920 единиц (+381%). Это рекордный показатель роста.

Спятого на девятое место опустился Isuzu — 2773 единицы (+45,6%). Причина — необходимость конкурировать с «ГАЗон Next», что объективно сложно. Впрочем, в этом году в Ульяновске запущено производство тяжелого семейства GIGA и полноприводных модификаций ELF, так что в будущем ситуация может и измениться.

Замыкает топ-10 «Урал» — 2544 единицы (+23,5%). Новый «Урал Next» из-за узкой специализации основного рынка сбыта техники из Миасса пока не смог добиться такого же роста, как остальные участники поколения Next. Но скорое появление в линейке предприятия дорожной гаммы может решить эту проблему.

Андрей Филиппов

## ФИКТИВНЫЙ VS ЛЕГИТИМНЫЙ

### Страхование ответственности экспедиторов вошло в правовое поле

**ИНГОССТРАХ**  
Ingosstrakh 7.0  
СТРАХОВАНИЕ В СЕДЬМОМ ПОКОЛЕНИИ

Несколько лет назад на рынке автомобильных грузоперевозок существовала практика, когда недобросовестный страховщик продавал экспедитору полис страхования ответственности, а на практике отказывался платить, ссылаясь на статью 932 ГК РФ, согласно которой договорная ответственность не подлежит страхованию. Суды поддерживали сторону страховых компаний и признавали заключенные договоры ничтожными. Сегодня ситуация в корне изменилась, однако отголоски прошлой практики до сих пор не дают покоя многим представителям логистических компаний, которые считают страхование ответственности экспедиторов фиктивным. Точки над i в этом вопросе помогла расставить главный специалист отдела страхования грузовых перевозок СПАО «Ингосстрах» **Алина Мечебе**.

Вопрос легитимности страхования ответственности экспедиторов сегодня по-прежнему актуален. Ряд компаний рынка грузоперевозок продолжают считать этот вид фиктивным, руководствуясь фактами многолетней давности. Действительно, практика заключения страховых договоров с последующим признанием их ничтожными имела место на рынке в течение нескольких лет. Этим занимались недобросовестные страховщики, полисы которых, к слову, стоили гораздо дешевле, чем в среднем по рынку. Их жертвами стали многие экспедиторские компании, которые при страховом случае получили ущерб и не смогли его компенсировать за счет страховой компании согласно договору. В итоге создавалась ситуация, не выходящая из добросовестным участникам рынка: страховые компании столкнутся с волной недоверия клиентов, а экспедиторы были вынуждены самостоятельно нести бремя финансовой ответственности за ущерб.

Решением проблемы стало постановление № 16996/29 Высшего арбитражного суда РФ, вынесенное 13 апреля 2010 года. Президиум ВАС признал, что в рамках договора страхования ответственности экспедиторов обеспечены защитой и собственные имущественные интересы и риски. В своей деятельности транспортный оператор или логистическая компания несут ответственность за имущество (груз) третьих лиц. В этой связи договор содержит в себе признаки различных видов страхования, в том числе и имущественного, страхования которого предусмотрено статьей 929 ГК РФ. Суд признал, что такой договор является комплексным и не может быть признан ничтожным.

Сегодня страхование ответственности экспедиторов существует на полностью легитимных началах и имеет под собой законодательную базу в виде ГК РФ и постановления Высшего арбитражного суда. Более того, этот вид защиты экспедиторов эффективно работает, позволяя компаниям переложить весомую долю рисков своей деятельности на страховщиков. Ингосстрах работает в этом секторе более 20 лет, наша практика показывает, что доля выплат по страхованию ответственности экспедиторов высока: компенсации формируются в более 80% заявленных страховых случаев. Если говорить о количественных показателях, то по итогам 2016 года в Ингосстрахе действовало более 500 договоров страхования ответственности экспедиторов и перевозчиков. За 10 месяцев 2017 года заключено уже более 400 договоров. В 2016 году страхователи заявили в компанию убытки на сумму 289 млн рублей, за 9 месяцев 2017 — на 149 млн рублей. Объемы выплат год от года увеличиваются, следуя за растущим количеством страховых случаев. Этому в немалой степени способствует наличие кризисной ситуации в экономике и обостренной криминальной обстановки на дорогах: факты краж и разбойных нападений происходят все чаще.

Наиболее типичный случай — кража части груза. Обычно это происходит во время длительных ночных стоянок, причем даже в условиях охраняемой парковки. Помимо этого значительный ущерб экспедиторы получают в результате ДТП, когда груз смещается, разбивается и т. д. Если при аварии фура опрокидывается или возникает пожар, груз погибает полностью, а ущерб зачастую исчисляется миллионами рублей. Причем такие случаи происходят все чаще — в 2016 году Ингосстрах выплатил экспедиторам порядка 20 млн рублей только по фактам пожаров.

Владельцы грузов зачастую сами страхуют свое имущество, особенно если речь идет о дорогостоящих товарах. Однако наличие у грузоотправителя страхового полиса никак не снижает риски экспедитора. На практике обычно происходит так: страховая компания возмещает клиенту ущерб по факту, скажем, ДТП, а дальше предъявляет регрессное требование к экспедитору,

поскольку это его зона ответственности. В итоге у транспортной компании все равно возникает финансовые обязательства по факту повреждения или утраты груза. В этой связи нужно понимать, что имущественное страхование груза не может заменить собой страхование ответственности экспедитора — это два разных вида защиты. Только договор страхования ответственности экспедитора полностью защитит финансовые интересы транспортно-экспедиторской компании.

В рамках отдельной опции страхования ответственности экспедиторов Ингосстрах предлагает защиту от мошенников. Для наших клиентов это самый «дорогой» риск, который связан с умышленными действиями третьих лиц, в частности недобросовестных подрядчиков. При этом экспедитор полностью утрачивает груз и несет миллионные убытки. За последние два года количество таких прецедентов выросло в разы. Если раньше это были единичные случаи, ущерб по которым компенсировался не чаще 2-3 раз в год, то сегодня мы регистрируем десятки обращений клиентов. Включение мошеннических действий в программу страхования ответственности экспедиторов позволяет последним защитить себя от серьезных рисков и обеспечить финансовую стабильность бизнеса. Это особенно актуально в нынешних условиях кризиса, и растущий уровень спроса на подобные страховые продукты со стороны логистических и экспедиторских компаний только подтверждает данный тезис.

**Главный специалист отдела страхования грузовых перевозок СПАО «Ингосстрах» Алина Мечебе**

150 000 км ГАРАНТИЯ  
до 13,5 м³ ОБЪЕМ ГРУЗОВОГО ОТСЕКА  
8 ЛЕТ ГАРАНТИЯ ОТ СКВОЗНОЙ КОРРОЗИИ  
6,7 руб. ЗАТРАТЫ НА 1 км ПРОБЕГА

Миллионы километров пробега, сотни тысяч тонн перевезенных грузов, тысячи довольных владельцев. ГАЗель Next каждый день доказывает свою эффективность.

**www.azgaz.ru**  
8-800-700-0-747  
Звонок по России бесплатный

\* ГАЗ Финанс. \*\* ГАЗ Ассистанс.

## ГАЗель Next МЕНЯЕТ ВСЁ

**GAZ FINANCE** Специальные условия кредита и лизинга

**GAZ ASSISTANCE** Бесплатная поддержка на дороге

150 000 км ГАРАНТИЯ

до 13,5 м³ ОБЪЕМ ГРУЗОВОГО ОТСЕКА

8 ЛЕТ ГАРАНТИЯ ОТ СКВОЗНОЙ КОРРОЗИИ

6,7 руб. ЗАТРАТЫ НА 1 км ПРОБЕГА

Миллионы километров пробега, сотни тысяч тонн перевезенных грузов, тысячи довольных владельцев. ГАЗель Next каждый день доказывает свою эффективность.

**www.azgaz.ru**  
8-800-700-0-747  
Звонок по России бесплатный

\* ГАЗ Финанс. \*\* ГАЗ Ассистанс.