

авто | коммерческий транспорт

«Каждый пятый автомобиль мы передаем по льготной программе Минпромторга»

Спрос на приобретение легкового и грузового автотранспорта в лизинг в 2018 году растет в унисон с общим увеличением продаж автомобилей. О главных тенденциях на рынке автолизинга рассказал генеральный директор компании «ВТБ Лизинг» (входит в группу ВТБ) **Дмитрий Ивантер**.

— **ЛИЗИНГ** —

— Насколько темпы роста рынка автолизинга сопоставимы с общими темпами роста продаж автомобилей в России?

— Некоторая синхронизация в развитии этих сегментов, конечно же, есть. Но полной корреляции быть не может, так как лизинг является лишь одним из способов приобретения транспортного средства. К примеру, еще несколько лет назад, когда продажи автомобилей падали, направление автолизинга продолжало активно расти. Во многом это можно было объяснить эффектом «низкой базы»: лизинг был новой формой финансирования для предпринимателей. Его использовали компании, которые не могли позволить себе покупку транспортного средства по полной стоимости. Сегодня отечественный рынок лизинга стал более зрелым, появилось множество предложений, выросла конкуренция, которая заставляет игроков подстраиваться под потребности клиентов. Производители, продавцы и лизинговые компании стали тесно сотрудничать — это дает возможность предлагать комплексные продукты и скидки для предпринимателя. Если клиент обращается в крупную лизинговую компанию, его выгода только увеличивается. Например, у нас заключены большие контракты с производителями, предусматривающие хорошие скидки, которые мы транслируем на розничного клиента. Сейчас рынок лизинга растет вслед за общим рынком продаж автомобилей.

— **Каковы главные тенденции на рынке лизинга легковых автомобилей?**

— Одним из мощных драйверов роста является наличие программ поддержки Минпромторга России, которые предусматривают субсидирование приобретения легковых автомобилей в лизинг.

Основу портфеля компании «ВТБ Лизинг» в этом сегменте составляют заказы компаний малого и среднего бизнеса. Наиболее активные клиенты — операторы такси, доставщики мелких грузов в городской черте, компании, деятельность которых связана с необходимостью перевозок сотрудников на служебном транспорте.

Еще одной тенденцией является смещение интереса потребителей в пользу более дорогих марок. Это говорит об укреплении экономики, росте доходов потребителей.



— **Насколько востребованы государственные программы поддержки автолизинга?**

— Мы видим большой интерес к программам Минпромторга. Годовые лимиты по субсидиям на лизинг отечественных автомобилей были выбраны рынком уже в апреле. Это говорит о крайней востребованности господдержки у бизнеса. «ВТБ Лизинг» в рамках программы Минпромторга с 2015 года передал клиентам более 25 тыс. автомобилей на льготных условиях, в том числе с января по июль этого года — 3,2 тыс. Каждый пятый автомобиль мы передаем именно по этой программе. Господдержка особенно важна для пассажирских перевозчиков. Требования муниципальных образований к безопасности возрастают, города хотят видеть на своих улицах современную и надежную технику. Наличие льготных программ поможет малому и среднему бизнесу приобрести новые автобусы, соответствующие этим требованиям.

— **Какие технические характеристики автомобилей сегодня наиболее интересны покупателям?**

— Среди наиболее востребованных характеристик можно выделить автоматическую коробку передач (АКПП). На транспортные средства с АКПП пришлось 60% от общего количества легковых автомобилей, переданных нашей компанией в первом полугодии этого года. Значимая часть сделок (70%) реализована с автомобилями мощностью до 150 л. с. Большинство предпринимателей отдадут предпочтение седанам (40%), а также внедорожникам (31%) и универсалам (18%).

— **В крупных городах активно развивается бизнес каршеринга. Насколько это интересный клиент для лизинговой компании?**

— Среди каршеринговых компаний лизинг пользуется довольно большим спросом. Специфика работы с таким сегментом, так же, как и с такси, связана с повышенной интенсивностью эксплуатации автотранспорта и более высокими рисками, чем при финансировании корпоративных заказчиков. Поэтому для таких компаний мы предлагаем особые лизинговые продукты.

— **Продажи грузовых автомобилей растут еще более быстрыми темпами. Каковы тенденции в этом сегменте автолизинга?**

— Мы видим, что на рынке грузоперевозок началась консолидация, образуются крупные перевозчики, которые закупают большой автопарк для магистральных направлений. Мы работаем практически со всеми лидерами этого рынка, среди них «Деловые линии», «Монополия» и другие крупные операторы.

В то же время рынок по-прежнему остается сильно фрагментированным, есть большое количество небольших компаний и индивидуальных предпринимателей. Как правило, такие грузоперевозчики обслуживают два-три предприятия, находящиеся в одном районе, либо появились на базе заводских транспортных отделов. Эти компании, может быть, наращивают и обновляют свои автопарки не такими большими темпами, но их очень много и они уверенно занимают свою нишу на рынке.

Беседовал Никита Степанов

Московский транспорт ударили током

— **НОВИНКИ** —

В начале сентября в Москве случилось эпохальное для сегмента городского транспорта событие: на маршрут №73 ВДНХ (южная) — 6-й микрорайон Бибирево вышли первые в истории столицы электробусы. И пусть запуск прошел не совсем гладко: по неофициальным данным, встать в строй смогли не все электробусы, что планировалось, а некоторые и вовсе ломались по пути, московский общественный транспорт вступил в новую эру. Ведь по плану предполагается, что уже до конца текущего года электробусы выйдут еще на пять городских маршрутов, проходящих через 22 столичных района, и в течение четырех лет они станут основным видом московского общественного транспорта.

О планах массовой закупки электробусов столичные власти заявили еще зимой. В планах на текущий год значилось приобретение 300 электробусов. В настоящий момент закуплено 200 машин: 100 единиц КамАЗ-6282 производства ПАО КамАЗ и 100 ЛиАЗ-6274, изготовленных на Ликинском автобусном заводе. Машины рассчитаны на работу по принципу opportunity charging — ультрабыстрой зарядки в течение 15 минут от станций, расположенных на маршруте, с запасом хода 80 км. Заявленная стоимость одного электробуса — 33 млн руб.

Обе модели разработаны в полном соответствии с ТУ заказчика. Более того, после проведения опытной эксплуатации на маршруте с пассажирами — а ее прошли оба претендента — в их конструкции был внесен целый ряд изменений, в результате которых и КамАЗ, и ЛиАЗ сами производители с чистой совестью именуют электробусами второго поколения.

Стоит отметить, что, несмотря на все доработки, представители «Мосгортранса» — а именно он выступает перевозчиком — заключили с заводами-изготовителями контракт жизненного цикла, предусматривающий обслуживание техники производителем в течение 15 лет. Для Москвы эта практика не нова, и последние крупные поставки автобусов в столицу осуществлялись именно по такому принципу. Схема отработана, так что появление у столь грандиозного проекта неизбежных «детских болезней» москвичей не смущает.

Первая поступившая в Москву партия электробусов — КамАЗ-6282. 12-метровая низкопольная машина рассчитана на перевозку 85 пассажиров, в том числе 30 сидя. В полном соответствии с новой концепцией общественного транспорта столицы машины укомплектованы систе-



Столичные власти рассчитывают, что в течение четырех лет электробусы станут основным видом городского транспорта

мой климат-контроля, спутниковой навигацией, разъемами для зарядки телефонов, информационными медиаэкранами и Wi-Fi.

А вот говорить о том, какие же электробусы будут поступать в столицу в дальнейшем, пока рано. Кроме основных игроков — КамАЗ-6282 и ЛиАЗ-6274 — на российском рынке появились и другие желающие поучаствовать в тендере.

Так, ООО «Волгабас» предлагает свое видение перспективного транспорта — модель Volgabus-5270ELF, спроектированную для работы по принципу overnight charging — с длительной зарядкой в ночное время. Запас хода — более 250 км, время полной зарядки — менее шести часов, пассажирместимость — 90 человек. Вполне конкурентное предложение, позволяющее обойтись без дорогостоящей энергоемкой инфраструктуры промежуточных зарядных станций на маршруте.

Еще один совершенно новый игрок — ПК «Транспортные системы» со своей моделью «Пионер» ПК ТС-6218, разработанной при участии ООО «Фабрика композитов». Принцип его работы также предусматривает длительную зарядку, но решение применяется весьма оригинальное. Данный электробус представляет собой автопоезд, состоящий из «тягача» с пассажирским салоном и прицепа с аккумуляторными батареями. Запас хода такого тандема хватает на 400 км, а время полной зарядки вообще не имеет никакого значения, так как на одну «пассажирскую часть» может приходиться любое количество прицепов. Пока один из них обеспечивает движение, другие стоят в парке на зарядке. Подобный подход, в отличие от других вариантов, позволяет равномерно распределить потребление энергии в течение суток, а не

создавать пиковые нагрузки в ночное время, когда все электробусы единовременно встанут на подзарядку. Сам 11,7-метровый «тягач» также имеет оригинальную конструкцию с длинной колесной базой, двумя служебными дверями и просторным салоном, рассчитанным на 85 человек. Дополнительный бонус такого решения: не нужно создавать усиленную крышу для размещения на ней батарей, а для маневровых действий достаточно компактной АКБ на 50 кВт•ч.

Так что говорить, каким именно будет столичный парк электробусов, моно- или мультибрендовым, пока рано. Зато неоспоримым остается один факт: если правительство Москвы хотя бы наполовину реализует обнародованные планы о ежегодной закупке 300 электробусов и полном отказе к 2021 году от приобретения автобусов — это будет мировое достижение.

В 2014 году производство электробусов резко устремилось вверх, и в настоящий момент они эксплуатируются в 816 городах 51 страны, а их общее количество переваливает за 173 400 ед. Это весомое число с учетом того, что оно в 2,5 раза больше, чем общее количество всех работающих на линии троллейбусов и трамваев вместе взятых. Другое дело, что 172 374 из них распределены по 700 городам Китая. И если не учитывать Поднебесную, то на все оставшиеся страны суммарно придется всего 1032 единицы, а среднее количество электробусов, сконцентрированных в одном городе, не превышает 20. Исключение составляют Будапешт (Венгрия) — 21 единица, Лондон (Великобритания) — 75 — и Амстердам (Нидерланды) — 176.

Так что даже первоначальная закупка 200 машин и анонсированный тендер еще на 100 автоматически выводит Москву в лидеры по этому перспективному направлению общественного транспорта.

Андрей Филиппов

Грузовики оставят человека за бортом

— **ТЕХНИКА** —

Еще недавно беспилотные грузовики были для автомобильного мира чем-то вроде теории струн для мира физики: история вроде перспективная и интересная, но сугубо теоретическая и практически неприемлемая. Но ситуация резко поменялась: уже сейчас все компании, что занимаются этим направлением, включая, как ни странно, отечественных производителей, ведут речь об образцах, практически готовых к серийному производству. Да, по-прежнему есть вопросы к «спящим» при резком изменении погодных условий радарам, остались проблемы с мгновенной реакцией на неадекватное поведение других участников движения, свойственной человеку в целом, периодически всплывают вопросы по перестроениям, когда линия разметки не имеет четких границ. Вот только теперь уже ясно, что это лишь нюансы на фоне успешного в основном развития роботизированных систем управления автомобильным транспортом.

Сделано в России

Два российских грузовых автогиганта — КамАЗ и ГАЗ — давно занимаются разработкой беспилотников. Вот только первый делал это с пафосом, последовательно демонстрируя все этапы развития, как удачные, так и не очень, а второй — скрытно, предоставив на суд потребителя уже готовый продукт, хотя работы над автономными автомобилями ведутся на предприятии с 2008 года.

Премьерный показ роботизированных автомобилей ГАЗ состоялся на выставке ММАС-2018. На стенде компании появились сразу два микроавтобуса на базе семейства «ГАЗель NEXT», различающихся не только конструкцией кузова, но и системами автономного управления.

В первом варианте используется оригинальная технология, разработанная ГАЗом совместно с командой ученых из Нижегородского государственного технического университета им. Р. Е. Алексеева. Она позволяет распознавать границы проезжей части при помощи датчиков-лидаров (лазерных радаров), что дает возможность автомобилю по косвенным признакам точно позиционировать себя даже при отсутствии или невидимости дорожной разметки.

На втором беспилотнике установлена система, работающая на основе стереокамер — пассивных устройств сбора информации об окружающей среде. Состоящий из нескольких блоков широкоугольных стереопар, формирующих «карту глубин» вокруг машины, подсистемы кругового обзора и подсистемы ультразвуковых датчиков большого радиуса действия, «мозг» авторобота воссоздает картинку вокруг себя и по ней определяет последовательность дальнейших действий. Особенность устройства в том, что за счет низкого уровня излучения ориентирование в пространстве осуществляется без создания помех другому беспилотному транспорту.

Оба беспилотника при этом с равным успехом способны передвигаться по заданному оператором маршруту. Благодаря применению высокоточных навигационных GPS/ГЛОНАСС-модулей с приемниками дифференциальных поправок местоположение автомобиля определяется с точностью до 1 см, а в случае потери спутникового сигнала используется блоки инерциальной навигации. Микроавтобусы способны либо объезжать препятствие, либо останавливаться перед ним — пока это происхо-

дит в 90% случаев, но работа над устранением проблемы почти завершена.

К слову, обе новинки — электробусы. Так что в очередной раз ГАЗ сумел удивить публику сразу по нескольким направлениям — похвальное постоянство!

В ближайших планах Группы ГАЗ — постройка беспилотных «Урал NEXT» и 12-метрового электробуса. С учетом того что первому предстоит работать на бездорожье, а второму — в городском трафике, это будет сложный и интересный проект.

КамАЗ в рамках ММАС-2018 продемонстрировал дальнейшее развитие своего совместного проекта с ГИЦ РФ ФГУП НАМИ — беспилотный пассажирский электробус системы ШАТЛ 2.0 («Широко адаптивная транспортная логистика»), он же КамАЗ-1221. Новинка обладает пятым уровнем автономности, оснащена лидаром, 4 радарам ближнего действия, одним — дальнего, 4 обзорными и восемью камерами технического зрения, а также 16 сенсорами кругового обзора. Вся полученная информация обрабатывается вычислительным центром беспилотника, который, в свою очередь, постоянно находится на связи с единым центром контроля. Для обеспечения бесперебойной связи используются технологии 5G, реализованные на новых диапазонах частот 3,4–3,8 ГГц, которые были специально выделены оператору «МegaФон» Государственной комиссией по радиочастотам для исследований и опытного запуска технологии мобильной связи пятого поколения.

В принципе ШАТЛ 2.0 — это уже даже не беспилотная единица, а часть системы пассажирского транспорта, позволяющая адаптировать маршрут с учетом многих факторов: требование остановки, пробки на дорогах и т. п. При этом авторобот контролируется оператором из цен-

тра управления в режиме реального времени, и в случае возникновения внештатной ситуации он готов взять управление на себя.

Западный стандарт

Европейские производители активно занимаются проектами по созданию полностью автономных автомобильных колонн. Так, в Германии практически все лето на экспериментальном участке автострады A9 MAN Truck & Bus совместно с крупнейшим в мире поставщиком логистических услуг DB Schenker и Университетом прикладных наук имени Фрезениуса проводил эксплуатационные испытания двух автопоездов с автоматизированным управлением — на финансирование проекта Федеральное правительство выделило почти €2 млн. Мини-конвой, пусть и без груза, ежедневно совершал челночные пробеги по 145-километровому участку, проверяя надежность работы всех систем. Как и предполагалось, тестирование прошло успешно, и MAN vowed готовиться к началу логистических перевозок с частичной загрузкой (детали машин, бумага и т. п.).

Александр Долл, представитель правления DB по грузовому транспорту и логистике, отмечает: «Это первый случай использования малых в Германии, и он установит новые стандарты на логистическом рынке».

Ставку на автопилотируемые колонны делают и шведы. Еще летом прошлого года о начале испытаний беспилотных грузовиков и автобусов в реальных дорожных условиях заявила Scania. Причем речь идет не о самой Сканинави — по договоренности с Министерством транспорта Сингапура автопилотируемые колонны из трех грузовиков должны были перевозить контейнеры по дорогам общего пользования и достав-

лять грузы в портовые терминалы порта Сингапура (корпорация PSA).

А уже в текущем году Scania продемонстрировала возможность колонны из четырех грузовиков. Изначально конвой был адаптирован под среднестатистический европейский трафик: скорость движения 80 км/ч, интервал между грузовиками 10 м. Однако объективная реальность быстро заставила провести доработку управления колоннами, и теперь благодаря системе Slipstream они получили возможность оперативно реагировать на изменение дорожной ситуации.

Самый распространённый пример: когда сторонний автомобиль «вклинивается» в промежуток между грузовиками, новая система автоматически увеличивает до безопасного внутреннего интервал, а после того как «чужак» покинет колонну, возвращает его до прежнего минимума. Несмотря на успех полностью автономных грузовиков, та же Scania не забывает и об альтернативном варианте — системе дистанционного управления. Совместно с телекоммуникационным гигантом Ericsson компания разрабатывает систему, позволяющую управлять автомобилем в режиме реального времени прямо из диспетчерского пункта. Предполагается, что такой вариант будет актуален, когда самоуправляемый автомобиль не сможет самостоятельно объехать препятствие, не нарушив при этом ПДД. В этом случае он просто останавливается и запрашивает помощь у оператора-человека, который в итоге и примет окончательное решение, вызвав управление автомобилем на себя.

Такой подход требует постоянной оперативной связи между беспилотником и диспетчерским пунктом. Именно ее и призвана обеспечить технология 5G, которую Scania получит от Ericsson — компания

сможет первой протестировать компоненты сети этого стандарта.

Впрочем, ближе всех к воплощению в жизнь «беспилотной» эры находятся компании FCA US LLC и Waymo в США, заявившие о запуске «первого в мире сервиса транспортного обслуживания беспилотниками». До конца 2018 года они планируют вывести на дороги 62 тыс. беспилотных автомобилей. Еще в 2016 году партнеры начали совместный проект по внедрению в серийный минивэн Chrysler Pacifica Hybrid полностью автономной системы беспилотного вождения Waymo. Универсальный кузов, позволяющий в равной степени с комфортом перевозить пассажиров и транспортировать грузы, был выбран случайно — в случае успеха это позволит максимально быстро окупить вложения. За прошедшее время опытные образцы в общей сложности пробежали в тестовых режимах более 6 млн км — цифра более чем внушительная. Сейчас инженеры Fiat Chrysler Automobiles уверенностью заявляют, что все испытания завершены успешно и беспилотники полностью готовы к выходу в большую жизнь. В подтверждение своих слов концерн уже поставил Waymo 600 единиц Chrysler Pacifica Hybrid.

На данный момент Waymo — единственная компания, чьи автономные беспилотные автомобили имеют право передвигаться по дорогам общего пользования. И наличие такого карт-бланша заставляет относиться к ее заявлениям всерьез.

Другое дело, что законодательная база для движения беспилотников по дорогам общего пользования до сих пор не подготовлена. И пока этот вопрос не решен, говорить о наступлении эры роботов, которые заменят человека за рулем, все же преждевременно.

Андрей Филиппов