

авто | коммерческий транспорт

Коммерсанты дождались прибавки

Несмотря на пессимистиче-ские прогнозы в начале пан-демии, согласно которым рынок ждало сокращение модельного ряда, приоста-новка выхода новых моде-лей, а то и вовсе прекраще-ние выпуска продукции до лучших времен, автопроиз-водители вышли из самоизо-ляции без заметных потерь. Более того, на рынок вышли новые модели коммерческо-го транспорта как отече-ственного, так и импортного производства. И часть из них уже пошла в серию, а другие появятся в продаже до конца года. Какие модели грузови-ков появятся на российских дорогах в ближайшее время, выяснял „Ъ“.

— новинки —

Своими силами

Российские автозаводы, несмотря на выну-жденные простои и отпуска в разгар панде-мии, внедряют в производство все анонсиро-ванные проекты в соответствии с планом.

Большие изменения в расширении мо-дельного ряда происходят на протяжении го-да на всех предприятиях, входящих в группу ГАЗ. Так, в сегменте LCV уже к концу года пла-нируется появление вариантов «ГАЗель Next» с низкой крышей. Судя по всему, количество подземных парковок, низких мостов и дру-гих мест с ограничением габаритной высоты делают такую версию востребованной. Вме-сте с тем продолжают работы и над корот-кобазным цельнометаллическим фургоном с колесной формулой 4х4, которому низкая крыша также не помешает.

В семействе среднетоннажников вернет-ся модель «Валдай». Предсерийные образцы нового поколения «Валдай Next» были собра-ны на ГАЗе летом текущего года. В отличие от предыдущего поколения, имевшего полука-потную компоновку и унифицированную с «ГАЗелью» кабину, в новинке использует-ся бескапотная кабина производства Foton. Обычно подобные решения принимаются, когда предполагается ограниченный спрос и выпуск оригинальной кабины нецелесо-образен. Но официальной информации от предприятия нет. Модель с полной массой 6700 кг и грузоподъемностью 3700 кг, как и раньше, будет занимать промежуточное по-ложение между «ГАЗель Next» и «ГАЗон Next». Серийное производство новинки заплани-ровано уже на осень текущего года.

Модельный ряд полноприводного «Сад-ко Next» в мае пополнился длиннобазной версией. Благодаря увеличенной на полме-тра раме появилась возможность устанавливать надстройки, требующие большей дли-ны, либо использовать семиместные двух-рядные кабины без ущерба функционально-сти — монтажная длина рамы при этом бу-дет равна таковой у стандартного грузовика.

Есть изменения и в модельном ряду пас-сажирской техники. В первую очередь речь идет о городской низкопольной маршрутке «ГАЗель City». Как и планировалось, модель стала первым представителем обновленно-го семейства «ГАЗель NN», которая пошла в се-рию. Сейчас по всей России на маршрутах ра-ботает более 60 ГАЗ-А68R52 City.

ЛиАЗ представил в конце лета новую мо-дификацию городского низкопольника Ли-АЗ-5293 LNG. В отличие от серийных собра-



тьев, данный автобус использует в качестве топлива сжиженный природный газ (метан). Обычно метан применяется в сжатом виде, так как такой способ хранения гораздо про-ще — сжижение требует технологий хране-ния, способных поддерживать температуру метана –162°С. Однако сжиженный метан позволяет на одном криобаке вместимостью 375 л проехать более 300 км — недостижимое значение для сжатого газа. Предполагается, что первая опытно-промышленная партия автобусов ЛиАЗ-529267 будет собрана уже в четвертом квартале текущего года.

Единственным спорным моментом в дей-ствиях группы ГАЗ является снятие с произ-водства старых шасси ГАЗ-3309 и полнопри-водников ГАЗ-3308 «Садко». Безусловно, они устарели и на фоне массово выпускаемого семейства «ГАЗон Next» требовали остановки выпуска. Однако в условиях текущей эконо-мической ситуации убирать пользующуюся стабильным спросом модель может быть не-сколько рискованным решением.

Не стоит на месте и КамАЗ. В отличие от ста-рых времен, когда перспективная разраб-отка успевала стать бесперспективной еще до постановки на конвейер, теперь все новинки становятся серийными довольно быстро.

Так, еще недавно казавшееся «полуфанта-стическим» семейство КамАЗ K5 продолжает расширяться новыми моделями. Первыми вышедшими на дороги в реальную эксплу-атацию стали седельные тягачи КамАЗ-54901. В ближайшее время к ним присоединятся тягач КамАЗ-65659 и шасси КамАЗ-65658.

Дальнейшее развитие проекта — линее-ка «тяжелых» модификаций. Она будет пред-ставлена самосвалами КамАЗ-6595 (6х4), Ка-МАЗ-65952 (6х6) и КамАЗ-65951 (8х4), а так-же седельным тягачом КамАЗ-65956. По планам они должны пойти в серию в нача-ле 2021 года.

Не стоит забывать и о представленном весной карьерном самосале КамАЗ-65805. «Монстр» с колесной формулой 10х6 и 26-кубовым кузовом имеет полную массу 87 тыс. кг и грузоподъемность 50 тыс. кг. К слову, предполагается, что новый многоос-ный станет частью проекта «Самсон» — бес-пилотных карьерных самосвалов, способ-ных перевозить от 50 до 70 тонн породы.

Белорусский МАЗ специально для россий-ских перевозчиков, любящих грузить не по техническим характеристикам, а по высоте бортов кузова, разработал семейство грузови-

ков с повышенной грузоподъемностью. Флаг-маном стал полноприводный самосвал МАЗ-65262L с колесной формулой 8х8. Грузовик с полной массой 50 тыс. кг способен офици-ально перевозить в 25-кубовой платформе до 31 200 кг породы. Для работы на технологиче-ских дорогах и в карьере — самое то.

Кроме него, в «тяжелой» линейке поя-вились самосвалы МАЗ-651628 (8х4), МАЗ-651428 (6х6), МАЗ-651328 (6х4) и МАЗ-650228 (6х6) с грузоподъемностью от 21 200 до 28 500 кг в зависимости от модели. Все ма-шины полностью соответствуют дорожно-му габариту, так что с неполной нагрузкой могут использоваться и на дорогах общего пользования.

Совершенно противоположной темой ста-ла «легкая» серия, которая... также появи-лась по запросам наших перевозчиков. МАЗ провел работу по снижению снаряженной массы и одновременно увеличению гру-зоподъемности подвески. В результате при той же полной массе удалось увеличить гру-зоподъемность. И в отличие от «тяжелой» се-рии, где пока представлены лишь самосва-лы, облегченные грузовики представлены полноценной линейкой: шасси МАЗ-6302C5 (6х6), самосвал МАЗ-650126 (6х4), сортимен-тов МАЗ-63122J (6х4) и бортовой грузовик МАЗ-5302C5 (4х4).

Кроме того, в рамках серии было разра-ботано специальное крановое шасси МАЗ-630323 с пониженной габаритной высотой и односкатной ошиновкой задних осей. Те-перь крановая установка не выступает за че-тырехметровое ограничение по высоте. Сто-ит также упомянуть, что двигатель этого шас-си рассчитан на работу на сжатом природ-ном газе (метан). И это тоже веяние россий-ских программ по внедрению метана в раз-личные сферы автотранспорта.

Активно развивается и автобусная тема-тика. В первую очередь речь идет о новом со-чиленном автобусе МАЗ 216066, который закупил Санкт-Петербург в количестве 100 единиц. Машина с двигателем Mercedes-Benz экостандарта «Евро-6» — первая в исто-рии предприятия «гармошка» с силовой установкой в прицепе.

Также сейчас в Петербурге проходит опытную эксплуатацию первый автобус «МАЗ» третьего поколения. МАЗ 303266 спрое-ктированы в соответствии с самыми жестки-ми европейскими стандартами и, по сути, является едва ли не самым современным из

выпущенных на просторах СНГ. Специа-льно из расчета на российский рынок минча-не уже собрали два экземпляра МАЗ 303065 с моторами стандарта «Евро-5».

Чужими руками

Не отстают и иностранные компании, име-ющие свои заводы на территории России. Они также с завидной регулярностью показыва-ют новые модели, предназначенные для на-шего рынка.

Так, компания «Исузу Рус» представила в июне новую модификацию хорошо извест-ного Isuzu ELF 9.5 (NQR90). Речь идет о вер-сии с удлиненной рамой и модифициро-ванной задней подвеской, в которой появи-лась третья подъемная ось. Благодаря этому грузоподъемность автомобиля удалось под-нять до 8500 кг, а полную массу — до 12 тыс. кг. Новый трехосный Isuzu ELF — обычный среднетоннажник, но в малотоннажном «об-лачении». Инициативу в создании автомоби-ля проявила компания «Трак Прайс», кото-рая и будет в дальнейшем под присмотром «Исузу Рус» производить переоборудование стандартного шасси Isuzu NQR 90 в трехос-ный вариант. Сейчас модель завершает сер-тификационные испытания, а старт продаж запланирован на третий квартал 2020 года.

Калининградский завод «Автотор», зани-мающийся сборкой грузовиков Hyundai, планирует в октябре начать выпуск ав-томобилей Hyundai HD78 с газомоторной силовой установкой, работающей на сжа-том природном газе (метан). Модель была разработана совместно с компанией «ПариТ-ЭК». Предполагается, что сборка газобалло-ного оборудования будет осуществляться на площадках «Автотора». Там же будет установ-лена и газозаправочная станция для первой заправки выпущенных автомобилей.

В июле компания «Даймлер КамАЗ РУС» провела премьерный показ седельного тяга-ча Mercedes-Benz Actros 1845 LS, укомплек-тованного двигателем «Евро-6». Это первый грузовик российской сборки в такой ком-плектации. В компании предполагают, что новинка будет пользоваться спросом у пе-ревозчиков, работающих на международных линиях. Серийный выпуск данных автомо-билей планируется начать уже в ноябре.

Компания Volvo Trucks буквально накану-не пандемии представила в Европе модерни-зированную линейку тяжелых грузовиков моделей FM, FMX, FH и FH16. Вопреки ожида-

ниям, никакой корректировки прихода нови-нок в Россию не случилось. Старт продаж был объявлен российским представительством уже в сентябре. Первое время новые Volvo бу-дут продаваться одновременно с машинами предыдущего поколения, а окончательный переход планируется на апрель 2021 года, когда «старичков» снимут с конвейера завода Volvo Group в Калуге. В настоящий момент на предприятии уже собран первый седельный тягач Volvo FH, оснащенный двигателем эко-логического стандарта «Евро-6».

Чистый импорт

Импортеры, не имеющие своего сборочного производства в России, тоже решили не ужи-мать модельные линейки. Все прекрасно по-нимают, что, отступив на шаг, вернуться будет очень сложно. Поэтому и стараются принести на наш рынок что-то новое.

Так, компания JAC Motors завершила сер-тификацию для России нового легкого гру-зовика китайской сборки. У нас модель будет представлена в двух модификациях: JACN25 с полной массой 2495 кг и JAC N35 полной мас-сой 3490 кг. Надо полагать, что первый вари-ант придуман именно для обходнения ограни-чений «грузового каркаса» Москвы. Ведь оба варианта имеют длину 5165 мм и оснаща-ются одинаковыми двухлитровыми 130-сил-ными двигателями, шестиступенчатыми МКП и не имеют различий в агрегатной базе. Разница лишь в документах.

Планируется и продажа на нашем рынке тяжелых самосвалов JAC N350 с полной мас-сой 35 тыс. кг производства казахстанского завода «Сарыаркаавтопром». Предполагет-ся, что в Россию будут приходить голые шас-си, на которых компания «Автомастер» бу-дет монтировать платформы квадратного се-чения вместимостью от 16 до 20 кубометров. Сейчас ожидается получение ОТТС на го-товые самосвалы из Набережных Челнов.

Кроме того, обновились версии автомоби-лей JAC N80 и JAC N120. Для облегчения про-цесса погрузки/выгрузки на машины стали ставить колеса меньшего диаметра, рама по-лучила усиления для повышения грузопод-ъемности, а колесная база обеих моделей те-перь предлагается в трех вариантах длины вместо одной, как было ранее. Машины появи-лись в продаже в начале августа.

Пока в планах вывод на российский рынок LCV JAC Sunray с кузовами фургон и микроав-тобус. Компания JAC Motors уже получила сер-тификаты ОТТС на новую модель для тамо-женного союза ЕАЭС. Осталось решить, есть ли у нее перспективы там, где бал правят «ГАЗель Next» и Ford Transit.

Компания «Ютонг-Центр Столица» летом завершила-таки сертификацию нового ме-ждугородного автобуса Yutong ZK6128H. Мо-дель была презентована пару лет назад, но все это время проходила адаптация под ре-алии нашего рынка. В итоге новый междуго-родник получил современный кузов от мо-дели Yutong T 122 и агрегатную базу от хо-рошо зарекомендовавшего себя в России Yutong ZK 6122 H9. Модель рассчитана на пе-ревозку от 51 до 53 пассажиров в зависимо-сти от комплектации. В свете того что в по-следние годы Yutong был единственным за-рубежным производителем автобусов, по-падавшим в топ-10 нашего рынка, интерес к новинке точно будет.

Отдельного упоминания достойна про-дукция индийской компании Ashok Leyland. Она нигде особо не фигурирует, но в сентя-бре компания L-Pro, специализирующаяся на производстве различных надстроек, выка-тила на суд перевозчиков свой новый эвакуа-тор, смонтированный именно на таком шас-си. Модель Ashok Leyland Partner с удлинен-ной до 3300 мм колесной базой официально имеет полную массу 3499 кг, что позволяет им управлять, имея водительское удостоверение категории В. При сертификации это позвол-ит существенно расширить круг лиц, заинтере-сованных в приобретении машины.

Андрей Филиппов

Грузовики не забуксовали перед болезнью

— аналитика —

Серебряный призер по-прежнему ГАЗ — 4485 единиц (+16,6%). Се-мейство «ГАЗон Next», которое теперь являет-ся монополистом конвейера, расходится не так хорошо, как хотелось бы. Второе место в топе моделей — 3140 единиц (+16,3%). Осталь-ные цифры статистики приходятся на снятые с производства в мае текущего года ГАЗ-3308 «Садко» и ГАЗ-3309. По числу продаж полно-приводный «Садко» по итогам полугодия за-нимал десятую строчку самых популярных моделей — 23,8% рынка. Возможно, ГАЗ рано принял решение о снятии его с конвейера.

На третьем месте Scania — 2420 единиц (+22,8%). Ее самая популярная модель Scania R замыкает топ-10 с 713 единицами (+11,5%).

Очень неожиданно на четвертой строчке оказался «Урал» — 2329 единиц (+23,1%). Это рекордный рост продаж среди сколь-нибудь значимых цифр и серьезный взлет с низов списка популярности. Парадоксально, но при этом ни одна модель автозавода не попала в топ-10. А все потому, что в Миассе по-прежнему не придумали единого наименования для всей линейки автомобилей и каждую модель в статистике отображают под своим индекс-ом. Для специалистов — очень правильное решение, но для статистики — упущение. Пя-тое место удержал за собой МАН — 2207 еди-

ниц (–24,4%). Причем сразу две его модели по-пали в топ: на седьмом месте MAN TG5 — 1104 единицы (–12,3%), а на девятом — MAN TGX, 884 единицы (–43,1%). Интересно, что в прош-лом году все было с точностью до наоборот — перевозчики начали экономить?

На шестой строчке белорусский МАЗ. Ком-пания смогла реализовать 2056 единиц тех-ники (–17,2%). И судя по тому, что в топе моде-лей они не значатся, речи о крупном контра-кте не идет. Машины закупаются разные.

Mercedes-Benz теперь на седьмом месте — 1991 единица (–14,6%). И судя по тому, что про-дажи Mercedes-Benz Actros, находящегося на шестой строчке топа, составили 1796 единиц (–5%), просадка произошла на Mercedes-Benz Ахог. Похоже, «бюджетных» иностранцев те-перь вовсю тестиат отечественные аналоги.

Восьмая строчка за Isuzu — 1967 единиц (7,6%). Имея в продуктовой линейке три мо-дели, «японцы», собираемые в Ульяновске, чувствуют себя весьма уверенно. Кстати, марка замыкает плотную группу игроков, чьи продажи разнятся в пределах 200 ма-шин. Один крупный контракт может легко поменять их местами.

Пассажирский сегмент

На рыке автобусов складывается очень неод-нозначная ситуация, если судить по статисти-ческим данным агентства «Автостат инфо».

Еще совсем недавно были основания пола-гать, что пассажирского транспорта все пере-петиет экономики не только не коснулись, но и пошли на пользу. По итогам полугодия сег-мент не только не упал, но даже вырос на 1,2%! Увы, похоже, дело в крупных контрактах, ко-торые были заключены намною раньше и выполнены в течение первых шести месяцев 2020 года. Итог же восьми месяцев, не считая категории М2, — 7992 новых автобуса (–7%).

Как и в других сегментах, лидер среди про-изводителей автобусов не изменился. ПАЗ уверенно удерживает первую строчку — 3802 единицы (–24%), или 47,5% рынка. Содной сто-роны, цифры не радуют. Тем более что древ-няя модель ПАЗ-3205 практически в два раза опережает число современных ПАЗ Vector и ПАЗ Vector Next, скрывающихся теперь под единым индексом ПАЗ-3204. Хотя в прош-лом году ситуация для новых моделей скла-дывалась более радужно, да и модельный ряд ПАЗ Vector Next за это время стал существен-но больше. Но ценник по-прежнему являет-ся ключевым фактором, особенно в условиях сильно снизившегося пассажиропотока.

С другой стороны, нужно обратить вним-ание на разницу в падении продаж у ПА-За и у рынка в целом. Она означает только одно: перевозчики отдали приоритет сов-ременным автобусам большого класса. Для пассажиров это плюс.

Подтверждением вышесказанного явля-ется ЛиАЗ, который по итогам восьми меся-цев реализовал 1570 единиц техники (+76%). Сказать, что для Ликинского автобусного за-вода это успех — не сказать ничего. Пред-приятие совершило очень серьезный рывок, значимый не только и не столько для рын-ка, сколько для пассажиров. Практически весь модельный ряд ЛиАЗ — низкопольные городские автобусы, наиболее комфортные для перевозок. Кстати, модель ЛиАЗ-5292 единственная, которая — кроме «бессмерт-ного пазика» — перевалила за тысячу про-данных экземпляров. Хорошо разошелся и мидибуc ЛиАЗ-4292 «Курсор».

Третью строчку самых успешных автобус-ных заводов занимает НефАЗ — 982 штуки (+12,5%). К сожалению, всеобъемлющий ин-декс НефАЗ-5299, скрывающийся под единой цифрой весь ряд, состоящий из 12 (!) моде-лей, как и раньше, не позволяет оценить, что именно из продукции завода действительно популярно у перевозчиков. Единственное, о чем можно говорить конкретно: Москва по-лучила 100 электробусов КамАЗ-6282, кото-рые также нужно добавить к общей ста-тистике пассажирской техники, произведен-ной на НефАЗе.

Немного неожиданно, но факт: на четвер-том месте по продажам белорусский МАЗ, ре-ализовавший 425 единиц (+114,6%). Благода-

ря ценовой политике и импортной начинке своих автобусов в виде двигателей Mercedes-Benz и АКП Allison минчане смогли выиграть тендер на поставку сотни новейших соче-ленных автобусов МАЗ 216 в Санкт-Петербург. Кроме того, российский рынок сравнительно неплохо принимает машины большого клас-са МАЗ 203 и мидибуcы МАЗ 206.

А замыкает топ-5 самых популярных ма-рок... «Урал». Да, все верно, спецавтобусы, а проще говоря, вахтовки, разошлись в количе-стве 213 единиц (+49%). Как говорится, какие дороги, такие и автобусы. Комментировать здесь что-либо затруднительно.

К сожалению, закрытие границы с Китаем очень сильно просадило продажи автобусов из Поднебесной. К примеру, Yutong, уверен-но занимавший в прошлом году четвертую строчку продаж, сейчас чувствует себя уже не так хорошо. Впрочем, это касается всех авто-бусов импортного производства: их продажи упали на 27%.

В то же время стоит понимать, что рынок пассажирской техники имеет свои нюансы и называемые цифры очень сильно зависят от дат закрытия конкретных контрактов. В лю-бом случае из бесед с представителями ЛиАЗа и МАЗа становится ясно, что портфель зака-зов данных предприятий заполнен как мини-мум до конца года.

Андрей Филиппов