



МЫ В TELEGRAM  
@FIFTHKOLESOMAGAZINE

Редакция не несет ответственности  
за содержание рекламы.

Использование любых материалов из журнала,  
включая дизайнерские разработки,  
возможно только после согласования с редакцией.

Издание распространяется прямой рассылкой  
и по подписке. Цена свободная.

ДАТА ВЫХОДА В СВЕТ 07.11.2024

16+

# УШЛИ В СЕРИЮ

**ГРУЗОВОЙ АВТОТРАНСПОРТ В ЕВРОПЕ, СЕВЕРНОЙ АМЕРИКЕ И КИТАЕ СТАНОВИТСЯ ЭЛЕКТРИЧЕСКИМ. В 2030 ГОДУ КАЖДЫЙ ТРЕТИЙ НОВЫЙ ГРУЗОВИК НА ЭТИХ ВАЖНЕЙШИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ РЫНКАХ ПЛАНЕТЫ БУДЕТ РАБОТАТЬ НА ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ ТЯГЕ, А УЖЕ К 2035 ГОДУ ТАКИЕ МАШИНЫ СТАНУТ ДОМИНИРУЮЩИМИ: ИХ ДОЛЯ В ПРОДАЖАХ ПРЕВЫСИТ 70 %.**

Таков ключевой прогноз исследования, представленного международной консалтинговой и аудиторской компанией PwC. Он может показаться не очень реалистичным, но сообщения последних недель, и даже дней, свидетельствуют о том, насколько быстро грузовые автоперевозки начинают переходить с дизеля и бензина на электричество.

Однако для общенациональной сети зарядных станций и водородных заправок только в Европе потребуется инвестировать 36 млрд евро. Согласно исследованию PwC, необходимо до 21 000 дополнительных ветряных турбин, чтобы обеспечить электрогрузовики экологически чистым электричеством.

«Трансформация в настоящее время набирает скорость», — сказал соавтор исследования Йорн Нойхаузен. Движущими факторами изменений являются растущие ценовые преимущества для электрогрузовиков. «Логистические компании могут сэкономить до 25 000 евро на грузовике в год», — считает эксперт. С другой стороны, производители грузовых автомобилей должны платить все более высокие штрафы за превышение все более строгих ограничений по выбросам CO<sub>2</sub>.

Хотя грузовики с батареями стоят в два раза дороже дизельных и останутся значительно дороже в будущем, по данным PwC, они окупятся с точки зрения общих затрат с 2025 года. Электрогрузовики с топливными элементами станут конкурентоспособными с 2030 года. Повышение налогов на выбросы CO<sub>2</sub>, скачки цен на дизельное топливо, снижение затрат на техобслуживание и снижение стоимости аккумуляторов — создадут благоприятную почву.

А какие перспективы электрогрузовиков в России? О планах производства коммерческого транспорта на электротяге в России заявлений было сделано достаточно. Однако если говорить о реальном производстве, то конкурентов у отечественной компании пока немного. Пожалуй, на данный момент единственный реальный — это завод ГАЗ, который выпускает несколько модификаций электрической «Газели». Но это, по словам экспертов, пока все же ближе к штучному производству.

В 2023 году компания «Электромобили Мануфэкчуриг Рус» открыла прием заказов на свою модель EVM PRO. Отечественный электрогрузовик на базе шасси УАЗ «Профи» предназначен для внутригородской логистики. Машина доступна в трех модификациях: промтоварный, изотермический и еврофургон. Стоит автомобиль 4,5 млн руб.

Не исключено, впрочем, что в недалеком будущем в соревновании начнут принимать



МИХАИЛ ОЖЕРЕЛЬЕВ,  
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

участие и другие производители, например, КАМАЗ, который пока сконцентрировался на выпуске электробусов. И главная причина того, что производителей такой техники, скорее всего, будет становиться больше, в том, что она действительно нужна российскому бизнесу.

А пока в открытую нишу стремятся китайские производители. Наиболее успешные шаги делает бренд Sany, представивший в России первый седельный тягач на электротяге. Подробности читайте в этом номере. Перевозчики уже опробовали машину в деле. По данным транспортной компании, эксплуатировавшей Sany EV650 в Подмоскowie, стоимость 1 км пути электрогрузовика под нагрузкой составила 4,79 руб., с пустым полуприцепом — 4,02 руб.

Эксклюзивный дистрибьютор грузовиков Sany решил прогнозировать стоимость затрат на электроэнергию в течение срока лизингового контракта (60 месяцев). Вышла итоговая сумма — 5 520 000 руб. Для сравнения: стоимость затрат на топливо дизельного тягача-одноклассника за тот же период составила 30 047 200 руб.

Разница внушительная, но пока российский рынок остается слабым из-за уровня платежеспособного спроса, развития инфраструктуры и государственной поддержки. А с помощью повышения импортных тарифов или специального утилизационного сбора, как это предлагает Минпромторг, власти рискуют сделать российское производство еще менее конкурентоспособным и окончательно превратить электромобиль в роскошь.



ПРЕДПРИЯТИЕ АО «РОМАНОВ»

26

ПРОИЗВОДСТВО



FORLAND

46

ЗНАКОМСТВО



ФОРУМ «ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ — 2024»

50

СОБЫТИЕ

## НОВОСТИ



6

НОВОСТИ

14

ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГАЗОВЫЙ ФОРУМ

СОБЫТИЕ

18

ВЫСТАВКА-ФОРУМ CARX

СОБЫТИЕ

## БИЗНЕС



22

ОЛЬГА СОЛОВЬЕВА, ООО «ЗАВОД КДМ»

ИНТЕРВЬЮ

24

ИЛЬНУР КАЮМОВ, «ТРАКС ВОСТОК РУС»

ИНТЕРВЬЮ

## ГРУЗОВИКИ



26

ПРЕДПРИЯТИЕ АО «РОМАНОВ»

ПРОИЗВОДСТВО

32

SANY EV650-34

ТЕСТ

36

SOLLERS TR

ЗНАКОМСТВО

40

LADA LARGUS ROOF

ТЕСТ

44

FAW TIGER 6G

ЗНАКОМСТВО

46

FORLAND

ЗНАКОМСТВО

48

DONGFENG K32

ЗНАКОМСТВО

## АВТОБУСЫ



50

ФОРУМ «ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ — 2024»

СОБЫТИЕ



ДОРОЖНО-КОММУНАЛЬНАЯ ТЕХНИКА

ОБЗОР

52



РЕФРИЖЕРАТОР YILDIZ TREYLER

НОВИНКА

56



ПАМЯТИ ЛУИДЖИ КОЛАНИ

ИСТОРИЯ

76

## СПЕЦТЕХНИКА



52

ДОРОЖНО-КОММУНАЛЬНАЯ ТЕХНИКА

ОБЗОР

## ПРИЦЕПЫ



56

РЕФРИЖЕРАТОР YILDIZ TREYLER

НОВИНКА

## ЭКСПЛУАТАЦИЯ



58

МАСЛО LUKOIL AVANTGARDE PROFESSIONAL M7 5W-30

РЕСУРС

## СТО



60

СЦ «КРАНДИАГНОСТИКА»

ТО&ТР

## АВТОМЕХАНИКА



62

НОВОСТИ

64

МОНТАЖ ХОЛОДИЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

СЕРВИС

68

АЗ «ЧАЙКА-СЕРВИС»

ПРОИЗВОДСТВО

70

БИТУМНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

ОБЗОР

72

ШИНЫ СМЕШАННОГО ПРИМЕНЕНИЯ

ОБЗОР

## ЭКСКУРС



76

ПАМЯТИ ЛУИДЖИ КОЛАНИ

ИСТОРИЯ