

# Прицепы-тяжеловозы на дорогах России: анализ сегмента рынка

Н. Н. ТИМОФЕЕВА, руководитель Ассоциации перевозчиков крупногабаритных и тяжеловесных грузов, генеральный директор ЗАО «УМ-242»



Несмотря на определенные кризисные явления, российский рынок перевозок тяжелых и негабаритных грузов остается важным направлением экономики и бизнеса. Он имеет четко выраженную структуру, его развитие характеризуется рядом тенденций, связанных с использованием прицепного состава. Анализ данного сегмента рынка позволяет увидеть его ближайшие перспективы и задачи, стоящие как перед перевозчиками, так и перед отечественными производителями тяжеловозов.

С момента начала кризиса перевозки тяжелых и негабаритных грузов (ТНГ) автомобильным транспортом, по мнению большинства транспортных компаний-участников перевозок ТНГ в России, сократились в 1,6–1,8 раза по сравнению с объемом перевозок в 2008 г. При этом произошли структурные изменения потока ТНГ: в большей мере пострадал рынок перевозок тяжелой строительной и дорожной техники и меньше сжался рынок перевозок тяжелого и негабаритного технологического оборудования.

Однако подавляющее большинство транспортных компаний остаются на рынке ТНГ и с оптимизмом смотрят в будущее. Более того, в данном сегменте появляются новые участники: в интернет-поисковиках можно найти не менее 650 российских транспортных компаний, позиционирующих себя как перевозчики ТНГ.

## Структура парка

Грузоподъемность прицепов и полуприцепов для перевозок тяжелых и (или) негабаритных грузов (далее для краткости — прицепов) находится в диапазоне 20–1500 т. В данном случае не учитываются технологические транспортные самоходные и самоходные системы, например судостроительных предприятий. Прицепы грузоподъемностью 100 т и более обычно являются модульными и в условиях России на дорогах общего пользования используются весьма редко, поэтому мы здесь ограничимся рассмотрением прицепов грузоподъемностью до 100 т.

Около 70 % парка отечественных перевозчиков составляют прицепы с грузоподъемностью в диапазоне 26–55 т, причем наиболее распространенными являются прицепы с паспортной грузоподъемностью 38–42 т (рис. 1).

На конец 2010 г. основу парка перевозчиков ТНГ составляли трейлеры с тремя и четырьмя осями. Одноосные трейлеры, например для перевозки негабаритных легких грузов, практически отсутствуют. Доля модульных прицепов с различным числом осей составляет порядка 1,6 % по отношению к общему числу эксплуатируемых прицепов (рис. 2).

Что касается возрастной характеристики прицепов в парке перевозчиков ТНГ, то, сравнив данные конца 2008 г. с показателями на конец 2010 г. (рис. 3), можно сделать вывод о тенденции обновления российского парка прицепов для ТНГ. Прицепы для ТНГ являются дорогим элементом основных транспортных средств, поэтому даже в странах ЕС определенный процент трейлеров имеет возраст 15–20 лет; таким образом, возрастная структура парка прицепов, например Германии, близка к российской. Принципиальные же различия состоят в общем количественном составе парка и, что важно, в весьма широком диапазоне классов и типов конструкций самих прицепов, используемых европейскими перевозчиками.

Многообразие видов ТНГ обуславливает создание множества различных по конструкции прицепов для их перевозки. Например, трейлер, специально приспособленный для перевозки тяжелых компактных грузов (скажем, стрел и балласта тяжелых подъемных кранов) не подойдет для транспортировки гусеничной техники. Поэтому обо-

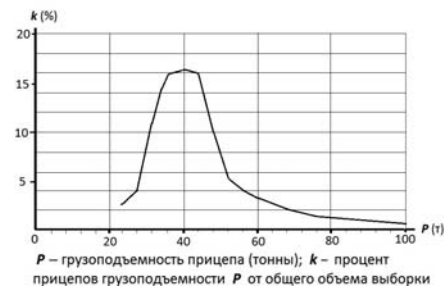


Рис. 1. Распределение парка прицепов по грузоподъемности

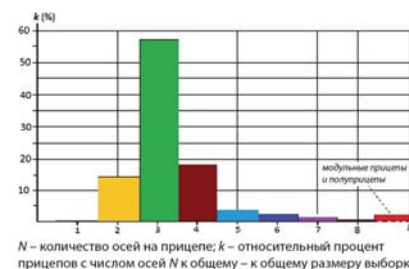


Рис. 2. Распределение парка прицепов по числу осей на трейлере

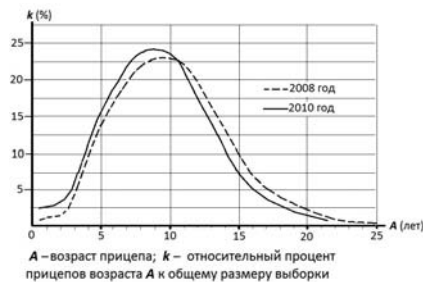


Рис. 3. Структура парка прицепов-тяжеловозов по признаку возраста

тись несколькими разновидностями прицепов с заданной грузоподъемностью здесь невозможно.

В каталогах таких фирм, как Goldhofer, Scheuerle, Nooteboom, Faymonville и др., представлены десятки классов, типов и видов прицепов для тяжелых и негабаритных грузов самых различных конструкций и назначения. Российские фирмы-производители не обеспечивают такого разнообразия, поэтому отечественные перевозчики ТНГ, стремясь согласовать подвижной состав с потребностями рынка перевозок, вынуждены отдавать предпочтение прицепах зарубежных

производителей. В итоге на конец 2010 г. в парке российских перевозчиков отечественные прицепы составили только 42 % от общего числа. При этом для некоторых классов прицепов указанная доля еще выше: произведенными за рубежом являются 93 % модульных систем с гидростатической подвеской и 100 % семи- и восьмиосных прицепов, эксплуатируемых российскими перевозчиками.

### Тенденции развития

В парках российских перевозчиков, помимо увеличения многообразия типов прицепов для ТНГ, растет доля прицепов с повышенным числом осей. Даже в диапазоне грузоподъемности 30–40 т все шире применяются четырех- и пятиосные прицепы, достаточно обычным явлением становятся шести-, семи- и восьмиосные, позволяющие существенно уменьшить нагрузку на полотно дороги.

Очень важная тенденция — переход на трейлеры с пневматической, гидравлической и гидропневматической подвеской (рис. 4).

Статические и динамические характеристики пневмоподвески позволяют не только уменьшить динамические воздействия на полотно дороги, но и существенно сократить общие эксплуатационные затраты в условиях недостаточного высокого качества наших дорог.

Гидроподвеска значительно дороже пневмоподвески, тем не менее количество прицепов с ней в парке отечественных перевозчиков также постоянно растет. Обладая большинством достоинств пневмоподвески, гидроподвеска компактна, позволяет регулировать уровень пола в большом диапазоне (обычно до 600 мм), обеспечивая полное выравнивание нагрузки по осям, дает возможность повышенной нагрузки. Эти свойства подвески совершенно незаменимы на прицепах с низким и очень низким уровнем погрузочной платформы.

Кроме того, отечественные перевозчики все чаще расширяют свой парк прицепов для ТНГ, приобретая трейлеры с повышенными функциональными (трансформационными) возможностями. В их числе телескопируемые трейлеры, допускающие расширение платформы, а также более сложные по конструкции прицепы с отстегивающимся гуськом, прицепы с возможностью смены платформы. Как правило, такие прицепы снабжены ходовой частью, у которой все оси или их часть являются управляемыми. В наиболее

дорогих моделях прицепов оси управляются гидравликой, что обеспечивает точное движение автопоезда в условиях малых радиусов поворота полотна дороги, в стесненных условиях строительной площадки и т. п.

В последний год-два перевозчики ТНГ стали обращать внимание на собственный вес приобретаемого прицепа. При допустимой общей массе автопоезда 44 т уменьшение порожнего веса прицепа на 1,5–2,5 % нередко позволяет вписаться в допустимые весовые нормы, что ведет к сокращению затрат на разрешения и экономии топлива. Пока доля «сверхлегких» трейлеров в российском парке невелика — около 0,07 %.

Отмечается тенденция приобретения прицепов с определенным уровнем автоматизации — прежде всего с автоматическими системами смазки. Благодаря наличию на трейлере таких систем межремонтные пробеги на российских дорогах увеличиваются не менее чем в 2–2,5 раза. В парке российских перевозчиков доля отечественных прицепов с автоматизированной смазкой очень мала, при этом данными системами оснащены 37 % трейлеров зарубежного производства.

Стали шире применяться средства дистанционного управления прицепами (7 % в секторе трейлеров зарубежных производителей). Не выходя из кабины, водитель тягача может осуществлять принудительное управление поворотом колес ходовой части прицепа, управлять аппаратами и даже выполнять трансформацию прицепа.

Еще одно направление автоматизации, анонсированное зарубежными производителями прицепов для ТНГ, — установка на трейлер компьютерных систем диагностики, под контролем которых находятся тормозные системы, параметры и состояние гидросистем прицепа, давление в шинах и т. д.

### По мнению пользователей

Российские производители прицепов для перевозок ТНГ в последние годы сделали существенный прорыв. Увеличилось количество фирм, стала более обширной номенклатура выпускаемых трейлеров. Однако опрос руководителей автотранспортных предприятий — участников рынка перевозок ТНГ показывает, что более половины из них предпочли бы приобретение прицепов зарубежного производства. Примерно 20 % опрошенных отметили полную лояльность зарубежным производителям. При этом не менее 35–40 % тех, что

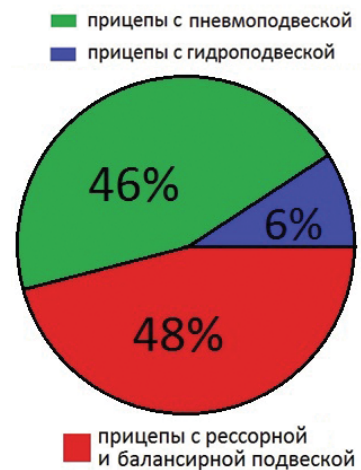


Рис. 4. Структура парка прицепов по видам подвески

предпочитают зарубежную технику, готовы приобретать отечественную технику при определенных условиях. Они считают, что отечественным производителям необходимо повысить общее качество выпускаемых прицепов, в том числе их конструктивный и технологический уровень. Среди требований фигурируют также повышение качества сварки, сборки, покраски и улучшение весовых параметров конструкции (32 % респондентов).

Почти 55 % опрошенных считают, что номенклатура прицепов, выпускаемых в России, несмотря на кажущееся многообразие, слишком узка для общих задач перевозки ТНГ. В частности, респонденты отметили отсутствие современных телескопических прицепов для перевозки длинномеров с гидравлически управляемыми колесами, прицепов с высоким уровнем трансформации, в том числе с возможностью изменения транспортной конфигурации, изменения числа осей, с возможностью применения подкатных тележек (dolly) и т. д.

Около 16 % респондентов указали на необходимость производства специализированных прицепов (именно прицепов, а не полуприцепов) грузоподъемностью до 16–18 т для перевозки некоторых видов техники, используемой при строительстве дорог в сцепке с самосвалом.

Почти все респонденты (95 %) обратили внимание, что по соотношению цена/качество прицепы российских производителей в равных классах проигрывают прицепах зарубежных фирм. При этом имеются в виду не только такие известные производители, как Goldhofer, Nooteboom, но и недавно появившиеся на российском рынке компании (например, турецкая фирма Yalcin Dorse).