

С начала года стоимость тягачей из КНР увеличилась на 30%. Рост цен связан с изменением валютного курса и увеличением утильсбора на иностранную технику в 1,7 раза — с 1 млн руб. до 1,7 млн руб. На фоне роста ключевой ставки Центробанка размер лизинговых платежей увеличился на 1,5%. До конца года стоимость техники вырастет на 2-3%. Сохраняются сложности с сервисным обслуживанием: срок ремонта вырос, компаниям не хватает дилерских центров китайских брендов по всей территории России. Об этом говорится в обзоре ПЭК, подготовленном совместно с Dentro, ГЛТ, «Даюн Рус», «Румос-Комтранс», «БизнесБас», «БайкалАвтоТрак».

С января 2023 года цена магистрального тягача грузоподъемностью 20 тонн выросла на 30% к началу октября, сообщил Ибрагим Басим, менеджер по работе с ключевыми клиентами «Даюн Рус».

Основная причина — девальвация рубля к юаню, пояснил генеральный директор ГЛТ Павел Горбунов. Кроме того, с 1 августа ставка утильсбора на иностранную грузовую технику выросла в 1,7 раза. В итоге стоимость седельного тягача массой от 12 до 20 тонн возрастом от 0 до 3 лет по итогам 3 квартала 2023 года увеличилась в среднем с 8 до 12,7-14 млн руб., отметил Дмитрий Иевлев, генеральный директор «Авто-ПЭК».

В сентябре из-за увеличения ключевой ставки Центробанка размер лизинговых платежей вырос на 1-1,5%, сообщил Илез Хамурзиев, технический директор Dentro.

Согласно данным комитета по транспортной логистике «Деловой России», по российским дорогам перемещается более 300 тыс. тягачей. Средний возраст автопарка — 18 лет.

С 2020 года многие крупные перевозчики практически не закупали новую технику. В итоге средний пробег грузовика достиг 1 млн км — автопарк большинства компаний устарел, рассказал Илез Хамурзиев.

По его словам, стоимость европейской техники за полтора года выросла более чем на 70%, российские производители пока не могут закрыть все потребности перевозчиков.

Компании ускоренными темпами закупают китайские грузовики. Например, «Авто-ПЭК» с начала года приобрел 40 новых тягачей, Dentro — 87. Кроме того, по словам Илеза Хамурзиева, в октябре компания заключила договор на поставку еще 100 единиц техники.

### Проблемы под капотом и осторожность в интервалах

Не на всех китайских грузовиках установлены прицепные устройства, второй вариант — оно может располагаться слишком высоко, рассказал Сергей Микулич, директор станции техобслуживания «БизнесБас». В итоге, конструкция из китайского тягача и российского прицепа не проходит по установленным в нашей стране габаритным стандартам. Из-за этого часто приходится менять седельное устройство и таргетировать, опускать ниже подвеску в техцентре.

Рекомендованный пробег между техобслуживанием европейской техники составляет 80-120 тыс. км., у китайских брендов — в среднем 50 тыс. км, рассказал Илез Хамурзиев.

Чтобы избежать преждевременной поломки грузовиков, перевозчики уменьшают межсервисные интервалы до 15-20 тыс. км пробега, рассказал Дмитрий Иевлев.

Межсервисный интервал зависит от качества масла, пояснил Алексей Пунько, управляющий директор «БайкалАвтоТрак». Важно, чтобы смазочный материал был одобрен производителем техники. В карте техобслуживания, которая прилагается к каждому приобретенному автомобилю указаны все виды рекомендованных масел. Если компания использовала смазочный материал не из этого перечня, в гарантийной поддержке может быть отказано.

По словам Сергея Микулича, российские СТО совместно с Научно-исследовательским центром горюче-смазочных материалов проводят испытания масел новых

производителей, которые вышли на рынок. «БизнесБас» регулярно сдает масло в НИЦ ГСМ, чтобы определить срок его службы. Если масло пригодно к эксплуатации, на тестовых машинах увеличивают межсервисный интервал и отслеживают, как двигатель будет работать дальше.

Согласно данным «БизнесБас», российский рынок насыщен запчастями для китайских грузовиков FAW на 60-70%. Расходных материалов для проведения регламентного техобслуживания достаточно, однако не хватает кузовных деталей, рассказал Сергей Микулич.

По словам Дмитрия Иевлева, перевозчики сталкиваются с нехваткой комплектующих для новой техники, например, тормозных дисков и колодок.

Ограничено количество запчастей для коробок передач и двигателей, возможно из-за того, что спрос на них пока невысокий, добавил Илез Хамурзиев. По его мнению, больше всех обеспечен комплектующими бренд Dongfeng, на складе которого представлено 400 млн позиций.

По словам Сергея Микулича, из-за нехватки деталей большинство компаний сталкивается с проблемой ремонта после ДТП.

#### Нехватка сервисов и рост сроков ремонта

По словам Павла Горбунова, из-за отсутствия программ для диагностики транспортных средств, компании сталкиваются с нехваткой сервисов для ремонта китайской техники. Эксперты авторынка отмечают, что количество дистрибьюторов грузовиков из КНР растет быстрее, чем число дилерских центров с экспертизой и ресурсами для ремонта тягачей.

Вторая проблема — сервисное обслуживание доступно только по дилерской сети одного дистрибьютора, у которого вы приобрели технику рассказал Виталий Киселев, генеральный директор «Румос-Комтранс».

В итоге, например, компании сталкиваются с тем, что машину можно обслужить в Москве, но не получится в Челябинске.

Срок гарантийного обслуживания у большинства китайских производителей отличается, максимальный, у бренда SITRAK, составляет два года. Причем второй год гарантия распространяется только на силовую линию, рассказал Алексей Пунько.

Сервисное обслуживание китайских брендов в России ограничено.

Например, гарантией не компенсируются диагностика и электротехнические работы, добавил Павел Горбунов.

К тому же, по словам Сергея Микулича, дистрибьюторы китайской техники пока не предоставляют дилерам возможность принимать решения о том, какая неисправность считается гарантийным случаем, а какая — нет. В итоге, когда автомобиль сломался, дилер не может начать ремонт без согласования с дистрибьютором. Иногда процесс согласования занимает 5-10 дней.

Кроме того, по словам Илеза Хамурзиева, перевозчики сталкиваются с тем, что сотрудникам сервисных центров не хватает квалификации для ремонта китайской техники. Доходит до того, что работники техстанции не могут понять, какое масло больше подходит для грузовика.

По его словам, плановый ремонт европейского автомобиля с заменой ходовой части, дисков и колодок занимает 10-12 часов, тогда как обслуживание китайского может затянуться до суток, не считая времени ожидания.

Сергей Микулич рекомендует компаниям записываться на плановое ТО как минимум за два-три дня. По его словам, рынок уже насыщается китайскими тягачами и не всегда есть возможность провести обслуживание в день обращения.

Чтобы снизить риск нехватки сервисных центров и увеличения сроков обслуживания, перевозчики начали ремонтировать китайские грузовики на собственных СТО. Например, ГЛТ уже оформил корпоративное дилерство Sitrak, Dentro и «Авто-ПЭК» начнут обслуживание техники из КНР до конца года.

#### Рост цен на технику и его последствия

До конца года стоимость китайских тягачей вырастет на 2-3%, прогнозирует Дмитрий Иевлев.

По словам Виталия Киселева, это связано с ростом курса юаня по отношению к рублю. Кроме того, дилеры еще не успели поднять цены в среднем на 10%, тогда как цена техники в закупке уже выросла, даже с учетом текущего курса.

«За январь-сентябрь себестоимость перевозок увеличилась на 35% из-за роста расходов на ФОТ персонала, технику, ее обслуживание, налоги, сборы. Если стоимость грузовой техники продолжит расти, в совокупности с другими факторами, расходы перевозчиков увеличатся в среднем на 15%, вслед за этим вырастут и тарифы», — прогнозирует Дмитрий Иевлев, генеральный директор «Авто-ПЭК».

#### ***Википедия страхования***