

ЧЕЛЯБИНСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД АВТОМОБИЛЬНЫХ ПРИЦЕПОВ

КОРПОРАТИВНЫЙ ЖУРНАЛ 16



ОАО «УРАЛАВТОПРИЦЕП»



ПРИЦЕПНАЯ ТЕХНИКА

ОБРАЩЕНИЕ РЫНОК АНАЛИТИКА ТОВАР ЛИЦОМ НОВОСТИ ЗАВОДА АВТОНОВОСТИ ТЕХНОЛОГИЯ ВОПРОС-ОТВЕТ



Уважаемые коллеги, покупатели и заказчики!

Представляем вам новый номер нашего корпоративного журнала о прицепной технике – вообще, и тяжеловозах – в частности. В качестве вступления, познакомлю вас с последними новостями нашего завода.

Во-первых, у нас поменялся логотип: «Уралавтоприцеп» уступил место «ЧМЗАП» (Челябинский Машиностроительный Завод Автомобильных Прицепов). Мы возвращаемся к истокам основания завода в преддверии 65-летия нашего предприятия.

Во-вторых, у нас поменялось название Интернет-сайта: вместо www.uralautopritsep.ru появилось лаконичное www.cmzar.ru. Больше всего это нововведение порадовало менеджеров следующих отделов: продажи, отгрузка, снабжение и маркетинг; то есть тех, кто по долгу службы вынужден поддерживать постоянную связь с внешним миром. Представьте только, сколько раньше необходимо было времени на передачу прежнего адреса Интернет-сайта, например устно и по телефону. Теперь достаточно только сказать «симзап – откройся!» и вы с головой окунетесь в мир прицепной техники. Но на всякий случай рекомендуем поместить наш Интернет-сайт в закладки вашего Интернет-браузера – это только для экономии вашего времени.

В-третьих, у нас начала работать служба доставки готовой продукции: в нашем распоряжении имеются собственные седельные тягачи, которые могут доставить приобретённую у

нас прицепную технику в любое место, по вашему желанию. Условия доставки равно как и условия ее оплаты вы можете уточнить у любого менеджера нашего отдела продаж.

В-четвёртых, по условиям проводимой в октябре акции трем заказчикам будут вручены 25-дюймовые LCD телевизоры Philips! Акции теперь проводятся каждый месяц – следите за подробностями и знакомьтесь с условиями участия на нашем сайте!

В-пятых, мы подтвердили соответствие требованиям системы менеджмента качества и продлили действие сертификата: какие конкретно мероприятия нами проводятся для повышения качества выпускаемой продукции вы узнаете в разделе «Новости завода» в этом выпуске журнала.

В-шестых, наше предприятие вошло в «Всероссийский Каталог организаций, активно взаимодействующих с государственными и муниципальными органами власти: предложение было внесено Администрацией Челябинской области – подробности на сайте www.russian-catalogue.ru.

В-седьмых, в соответствии с нормами СМК у нас на заводе уже достаточно давно работает система обратной связи с потребителем: наши специалисты всегда готовы ответить на любой интересующий вас вопрос, касающийся производства и эксплуатации прицепной техники, который вы можете задать либо через наш сайт в Интернете, либо связавшись с нами по телефону.

Генеральный директор ЧМЗАП

Филатов Валерий Иванович

**Желаю удачи вам
и процветания вашему делу!**



Прицепы и полуприцепы XXI века



Прогнозы Белой книги

Прицепы и полуприцепы XXI века отличаются от своих предшественников прошлого столетия, как современные компьютеры от первых ЭВМ. В основе совершенствования коммерческого транспорта лежат логистические приемы, используемые в экономике ЕС и сопредельных государств, модернизация и постройка новых терминалов, обострение конкуренции как между производителями, так и грузоперевозчиками. С развитием международных транспортных коридоров на Восток совершенствование прицепов и полуприцепов выходит на качественно новый уровень.

Пять лет назад, в сентябре 2001 года, была опубликована Белая книга «Европейская транспортная политика до 2010 года: время принимать решения». Не являясь законодательным документом, она по своей сути является стратегическим руководством для обеспечения сбалансированного развития всех видов транспорта.

По данным Белой книги, начиная с 1990 года, объем грузооборота на автомобильном транспорте в странах Евросоюза рос быстрее, чем на других видах транспорта. Лишь в период с 1970 по 1990 годы перевозки товаров на грузовиках проигрывали пере-

Из Белой книги 2001 г

По данным экспертов, транспортная отрасль Евросоюза обеспечивает более 10% валового национального дохода и занятость свыше 10 млн. человек. Согласно прогнозам к 2010 году прирост в области перевозки товаров автомобильным транспортом составит 38%. А если не совершенствовать транспортную инфраструктуру, интенсивность движения на европейских автомагистралях увеличится на 50%.



возкам морскими судами. В то же время количество отправок грузов на железнодорожном, внутреннем морском и трубопроводном транспорте менялось незначительно. Это в очередной раз подтверждает усиление роли автомобильного транспорта в развитии мировой экономики.

На момент выхода в свет Белой книги доставка грузов автотранспортом в общем объеме грузоперевозок в ЕС составляла 44%, морским – 41%, железнодорожным – 8%. И, как показывает статистика, год от года удельный вес автомобильных перевозок увеличивается. По оценкам ведущих западных экспертов доля автомобильного транспорта в общем объеме грузоперевозок в ЕС в настоящее время составляет 72%. Высокая концентрация автомобильного транспорта негативно отражается на 10% трансъевропейской дорожной сети протяженностью 7500 км. Отрицательное влияние вызвано увеличением вредных выбросов в атмосферу, ростом нагрузок на дорожное полотно, большей плотностью транспортных потоков и, как следствие, – снижением пропускной способности транспортных артерий и повышенной аварийностью.

Высокая транспортная загрузка целых направлений ведет к коммерческим рискам компаний-перевозчиков и увеличению расходов на поддержание транспортной инфраструктуры с нынешних 0,5% ВВП Евросоюза до критичных 1% к 2010 году. В таких условиях экспер-

ты ищут пути переориентации части автомобильных грузов на железную дорогу, которую отличает стабильность графика движения. Акцент ставится не на работе с «перевалочными грузами», а на развитии целевых контрейлерных перевозок. В силу дешевизны и высокой безопасности за ними будущее. Но проблема заключается в клиенте: заказчику зачастую важна не стоимость перевозки, а скорость доставки груза – если средняя скорость перевозки груза автомобильным транспортом составляет около 50 км/ч,

то на железной дороге она не превышает 10...12 км/ч.

Автомобильный транспорт имеет и другие преимущества перед железнодорожным. Во-первых, он не привязан к графику движения поездов на конкретных участках дорог. Во-вторых, дальнбойщики нередко используют сменщиков, что в идеале вдвое ускоряет время доставки. В-третьих, автопоезд может попасть из пункта отправления в пункт назначения, что называется, «от двери до двери» без потерь времени на перегрузку (как в случае мультимодальных перевозок).

ли, офисной техники, заготовке грибов и других товаров с небольшим удельным весом, заинтересованы в аренде автопоездов максимальной вместимости. При этом их не устраивают ни традиционные 90- и 100-кубовые фуры, ни автопоезда суммарной вместимостью 120 м³. Поэтому на рынке появилось более заманчивое предложение – «паровозы» вместимостью 150 м³. К таким относится, например, Giga Liner от компании Bernard Krone GmbH. Он представляет собой сцепку низкорамного трехосного полуприцепа с двухосным прицепом. Общая длина составляет 25,25 м, а внутренняя высота – 3 м.

Поскольку производители зажаты рамками действующего законодательства, ограничивающего габариты автопоездов, ведется совершенствование конструкции прицепного состава по следующим направлениям: применение компактных осей, использование низкопрофильной резины, улучшение характеристик тягачей. Показательным примером того, как можно увеличить объем, является новый тентованный полуприцеп Kogel Big-MAXX. Его премьерный показ прошел минувшей осенью на выставке коммерческого транспорта IAA в Ганновере. По заверениям производителя при максимальной загрузке в течение года он способен обеспечить владельцу дополнительную экономию в 16 000 евро! А представляете, какой может быть прибыль при эксплуатации нескольких таких сцепок в масштабах транспортного предприятия!



Его величество объём

тимодальных перевозок).

Увеличение вместимости полуприцепов является одним из основных вопросов на повестке дня. В объединенной Европе и за ее пределами работает немало компаний, для кото-

рых объем доставки грузов на волне резкого роста ставок фрахта в последние полтора-два года играет чрезвычайно важную роль. Компании, специализирующиеся на производстве и продаже мебе-



Меньше масса – больше груза!

Наивно было бы полагать, что производители прицепного состава не ориентируются на производителей грузовиков. Наряду с ними они борются за снижение массы своих изделий, поскольку это увеличивает возможности по доставке большего количества товара. В ход идет высокопрочный пластик, «крылатый металл», новые сверхлегкие сплавы. На учете практически каждый грамм, потому что из граммов в конечном итоге складываются килограммы. А законодательство ЕС четко регламентирует допустимые нагрузки на ось. Да и на пунктах пропуска весовой контроль пока никто не отменял. В общем, «худение» прицепного состава – далеко не последняя задача, стоящая перед его создателями.

Примеров уменьшения массы изделий на евро-

пейском рынке предостаточно. Причем не на уровне концептов и прототипов, а на уровне серийных прицепов и полуприцепов. Правда, приобщение к передовым технологиям – удовольствие не бесплатное. Например, увеличение грузоподъемности нового шторного полуприцепа Kogel Big-MAXX на 10% обойдется владельцу в 5200 евро дополнительных затрат на приобретение за полную стоимость. А при покупке в лизинг статья затрат вырастет еще больше в соответствии с согласованным графиком лизинговых платежей. Но что такое 5200 евро в сравнении с выгодой, которую сулят производители такой техники? Согласно расчетам специалистов, эту разницу в стоимости можно покрыть уже через 7...8 месяцев эксплуатации. Так что овчинка выделки стоит.

Свои способы борьбы за снижение массы всех видов прицепного состава демонстрирует большинство компаний, особенно специализирующихся на выпуске новейших изотермических фургонов, рефрижераторов и бортовых платформ с тентом. Скажем, хорошо известная в Европе и за ее пределами компания Kogel три года назад пустила в серию «изотерму» EuroCOOLER массой 6780 кг (включая установленное холодильное оборудование), а массу «шторника» Cargo-MAXX снизила до 6150 кг. Для сравнения: примерно такая же масса у современных европейских двухосных тягачей, причем с топливным баком уменьшенной вместимости. Наряду с повышением грузоподъемности это делается и с целью улучшения динамических характери-

стик автопоездов, что в свою очередь позитивно сказывается на топливной экономичности.

Разработчики не останавливаются на достигнутых рубежах и решают задачи другими способами. Так, концерн DaimlerChrysler уже несколько лет успешно тестирует и совершенствует систему езды «паровозиком». Речь идет о том, чтобы на автобанах два автопоезда двигались друг за другом с небольшим интервалом. При этом управление ведомым составом через электронику передается водителю головного автопоезда. Водитель второго тягача может расслабиться и отдохнуть вплоть до съезда со скоростного шоссе на обычную дорогу. Разумеется, при решении столь важной задачи особую роль играет конструкция полуприцепа.



Материалы

Добиться качественной отдачи без применения новейших технологий невозможно. Для прицепного состава важна прочность и стабильность конструкции, ее долговечность и простота в обслуживании и ремонте. И если для европейских перевозчиков, обновляющих подвижной состав чаще российских коллег, это по большому счету едва ли не абстрактные понятия, то для наших – отнюдь. Достаточно вспомнить опыт импорта некоторых контейнеровозов. Во время эксплуатации по российским дорогам рамы «европейцев» то скручивались, то гнулись в самых неожиданных местах, а то и просто ломались. Причем так было не только в глубинке, с ее отчаянным бездорожьем.

Подобное случалось и на относительно благополучных трассах Северо-

Западного региона страны. Отечественные дальнотойщики вынуждены были некоторое время наваривать вспомогательные поперечины, применять дополнительные ребра жестко-

жет» – исполнение для России – с усиленной подвеской и более прочной рамой, шинами повышенной нормы слойности для увели-

порожних рейсов, когда автопоезд подается для погрузки. Чтобы минимизировать

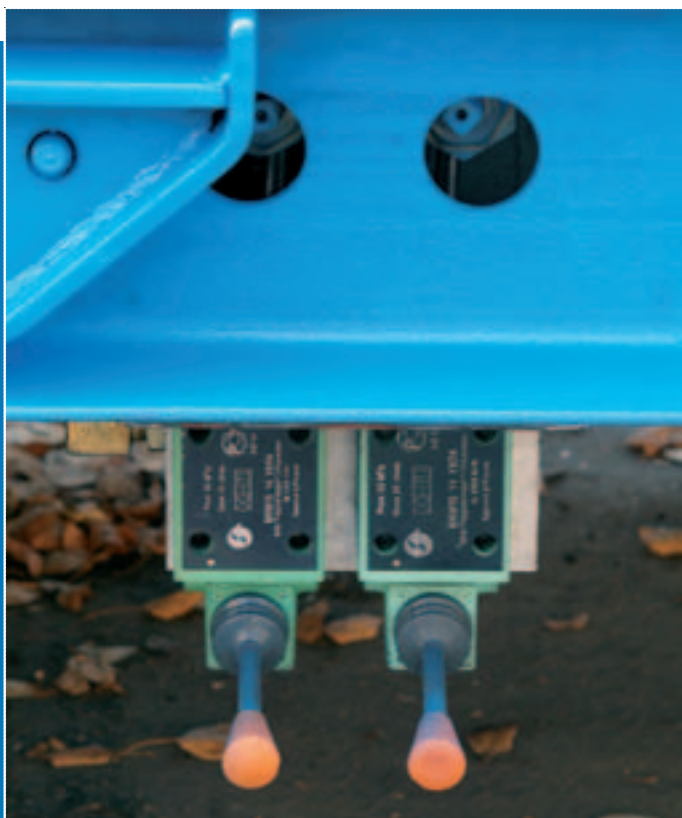


сти, прикручивать траверсы и укосины. К счастью, сейчас у производителей можно заказать специальный «восточный па-

чения грузоподъемности.

Практика показывает, что в международных грузоперевозках существует определенная доля

затраты транспортных компаний, ряд заводов по изготовлению прицепного состава предлагает модели с подвесной осью – все-таки экономия.



Экономия в угоду заказчику

Важным фактором, влияющим на ускоренный износ шин, является стабильно зафиксированная тележка. Она же обеспечивает и худшую маневренность при достаточно большом радиусе поворота. Есть и «лекарство» от этой «болезни» – управляемые оси. Одни фирмы решают проблему путем устройства подвижности крайней (наружной) оси в сторону, противоположную направлению поворота (так действуют колеса автобусного прицепа в пресловутой «гармошке»). Но есть и более прогрессивные конструктивные решения. Например, новая ось Krone Dolly, крепящаяся

к кузову через стандартное седло. В итоге полуприцеп получает больше маневренности и соответствует требованиям нормативов ЕС по внутреннему радиусу поворота 5,3 м и внешнему – 12,5 м.

Другим направлением совершенствования прицепного состава стало удобство обслуживания. За норму взят принцип работы в одно лицо, т. е. водитель должен без посторонней помощи не только сменить проколотое колесо, но и за несколько минут расчехлить и зачехлить тент полуприцепа для боковой, задней или верхней загрузки или разгрузки. И такие модели у ведущих

производителей уже стали обычными.

Яркой иллюстрацией прогресса служат прицепы, предназначенные для перевозки смешанных грузов. В одном кузове можно рационально разместить рулон жести и пару «мотков» кабеля или бумаги, несколько ящиков с напитками в бьющейся таре и лотки с канистрами. Универсальность перевозок привела к тому, что в прайслистах европейских производителей появились изотермические полуприцепы для транспортировки партий грузов с различной температурой хранения. При этом теплоизолированные камеры переменного объема

стали столь же привычны, как простые фургоны из сэндвич-панелей.

Характерная особенность современных прицепов – наличие в их конструкции компонентов ведущих торговых марок. BPW, SAF, Jost, Knorr-Bremse, Wabco, Michelin, Continental – все они в той или иной степени причастны к созданию современных прицепов и полуприцепов. Но несмотря на это обычным явлением на заводах по выпуску прицепного состава стало тестирование не только собственных изделий, но и продукции конкурентов с точки зрения качества и долговечности. И это тоже одно из веяний времени.

Значение эстетики

Несмотря на то, что прицепы и полуприцепы – всего лишь средства производства, компании все тщательнее подходят к оформлению их экстерьера. Во главу угла, конечно, ставится функциональность. Но грош цена даже первоклассному изделию, если оно лишено эстетической привлекательности. Вот почему к созданию дизайна прицепного состава в ряде случаев привлекают специалистов с мировыми именами. Достаточно вспомнить Луиджи Колани, разработавшего экстерьер цистерны Spitzer Silo, или мэтра Бертоне, сотрудничавшего с итальянской фирмой Merker.

При создании новых моделей прицепного состава внимание уделяется не только геометрии кузова, но и дискам колес, брускам противоподкатной защиты, инст-

рументальным ящикам. Из поля зрения дизайнеров не выпадают и мелкие детали вроде замков, запорных стоек, петель. Дверные замки делаются в интегрированном исполнении, с поверхностей дверей исчезают выступающие детали. Казалось бы, подобные меры особой роли не играют. Как бы не так! Их потом будут активно эксплуатировать специалисты по рекламе!

Прежде чем новое изделие пойдет в массовое производство, оно оформляется по закону жанра: с отображением главных достоинств. В их числе могут быть дисковые тормоза и увеличенная вместимость кузова, низкий уровень расположения шкворня и возросшая вместимость по числу европаллет, новые способы крепления груза и др. В конечном итоге ти-

тульная цель этих усилий – привлечь покупателя. К тому же преследуется и такая цель, как возможность освободить больше

ровной поверхности для размещения собственной информации перевозчика или рекламы его финансовых партнеров.



Безопасность и крепление груза

Наряду с перечисленными мерами важной составляющей конкурентоспособности прицепов и полуприцепов является уровень их безопасности в широком смысле слова. Прежде всего речь идет о системах, благодаря которым изготавливаются передняя и боковые стенки. Особое внимание уделяется прочности фронтальной перегородки, поскольку риск смещения груза при экстренном торможении или ДТП крайне высок.

Растущий уровень безопасности прицепного состава складывается в основном из оснащения современными устройствами, повышающими управляемость в любых дорожных условиях при любой загрузке. Изделия ведущих европейских производителей уже в серийном оснащении имеют пневмоподвеску с электронным

управлением, ABS, ESP, дисковые тормоза. Есть и устройства вроде TCE (Trailer Central Electronic), контролирующие параметры работы холодильной установки и состояние дверей. Вкупе с использованием в составе автопоезда надежного тягача это позволяет сделать сцепку наиболее безопасной, а доставку груза гарантированной.

Большое внимание в последние годы уделяется совершенствованию способов крепления грузов. Достижения в этой области не только не остаются незамеченными со стороны специа-

листов, но и всячески поощряются. Например, на предыдущей выставке коммерческого транспорта RAI в Амстердаме приз специального жюри за новаторство получила Combi Group, разработавшая концепцию закрытого кузова. Она заключается в том, что на поперечинах кузова прицепа предусмотрен ряд отверстий для крепежа дополнительного оборудования. Таким образом, владельцу не нужно сверлить отверстия, ослабляя тем самым конструкцию с точки зрения жесткости на кручение.

Еще одно направле-

ние совершенствования прицепного состава с точки зрения пассивной безопасности вытекает из развития логистики и смещения вектора грузоперевозок в сторону мульти-модальных схем («от двери до двери», без использования транзитных складов).

Для безопасного маневрирования в базовых и фидерных портах, на таможенных терминалах, водных станциях по нижней кромке прицепов и полуприцепов нередко пускают и увеличенный защитный брус. В виде контура, предохраняющего от механических повреждений, он опоясывает все стенки изделия, за исключением лобовой, расположенной сразу за кабиной. Но если производитель намерен бороться за максимальное снижение массы прицепа или полуприцепа, он, как минимум, делает отбортовку на тыльной стенке изделия. Это позволяет быстрее «швартоваться» при погрузке и разгрузке, сохраняя в целостности задние фонари, катафоты, замки и противоподкатный брус.



Географическая привязка

В заключение обзор тенденций в прицепостроении нельзя не отметить создание производственных мощностей не только за границами стран с расположением головного офиса, но и за пределами Евросоюза.

Готовность компаний быстро реагировать на рыночные изменения и умение предвидеть наметившиеся тенденции, по которым развивается транспортная отрасль, стали лакмусовой бумажкой коммерческой привлекательности продукции автопроизводителей. Ни для кого не секрет: кто умеет держать руку на пульсе и оперативно подстраиваться под запросы рынка, тот и на коне. Былые заслуги здесь не в счет. Поэтому в борьбе за потребителя фирмы делают собственное производство гибким и в целях удешевления продукции открывают сборочные заводы непосредственно в тех регионах, где предполагается эксплуатировать эту технику.

Если раньше именитые компании нередко пытались скрыть истинное

географическое происхождение готовой продукции, то теперь это не в моде – тавро «Сделано в Турции» уже не звучит нарицательно. Да и что в этом удивительного: общеизвестно, что благоприятный инвестиционный климат способствует развитию крупного бизнеса. Так что не удивляйтесь, если через пару десятков лет рынок будет насыщен не только игрушками китайского происхождения, но и прицепной техникой из Поднебесной.

Что касается российского рынка, то четко прослеживаемой тенденцией является освоение новых типов прицепно-

го состава отечественными производителями. Это справедливо на все сто процентов применительно к большинству предприятий. Например, машиностроительный завод ЗАО «Бецема» лишь три года назад впервые выпустил полуприцеп-спиртовоз. ОАО «Мотек-Ц» два года назад освоило производство двухосного прицепа с центральным расположением осей. Специалисты ОАО «Тверьстроймаш» выпустили двухосный низкорамный полуприцеп-троллейбусовоз. Россыпью новинок радует МЗСА (Московский завод специализированных ав-

томобилей). Челябинский машиностроительный завод автомобильных прицепов (ЧМЗАП) единственный в стране составляет конкуренцию импортным прицепам модульной конструкции.

И все это говорит о том, что российский рынок прицепного состава развивается по законам экономики. Подытоживая наметившиеся перемены, важно отметить: в последние годы производители не пытаются навязать рынку свое видение развития транспорта, а чутко реагируют на запросы самих транспортныхников. Иначе в современных условиях просто не выжить.

«Грузовик Пресс»



Покупка? Кредит? Лизинг!

Покупка

Сегодня слово «лизинг» у всех на устах. Однако большинство транспортников имеет смутное представление об этом виде финансовых взаимоотношений. Да и само понятие «лизинг» у многих ассоциируется с денежной кабалой на долгий срок. Кто-то даже проводит параллель с ипотечным кредитованием, хотя это абсолютно разные продукты. Между тем финансовая аренда, которой и является лизинг, набирает в России внушительные обороты: ежегодный рост рынка составляет около 40%.

Поднаторев в разговорах с представителями лизинговых компаний и дилерами зарубежных производителей техники, начитавшись рекламных буклетов и проспектов, часть перевозчиков познала суть лизинга в общих чертах. Однако оценить реальный масштаб

выгоды от заключения договора лизинга в сравнении с прямой покупкой или банковским кредитом может далеко не каждый. Причем не в силу своих способностей, а из-за отсутствия открытой достоверной информации. Особенно это касается тех, кто ни разу не пользовался услугами лизинговых компаний. Вот почему преимущества таких сделок кредитные организации нередко вынуждены объяснять на пальцах. И вот почему привычными стали фразы вроде «Лизинг – это эффективный инструмент для развития вашего бизнеса».

Но как бы негативно вы ни относились к рекламным лозунгам, важно суметь отделить зерна от плевел. Лизинг как финансовый инструмент позволяет предприятию приступить к реализации бизнес-проектов при ограниченности собственного капитала. Лизинг

п р и н -
ципально отличается от покупки. Например, по цене одного автомобиля в лизинг можно взять три, а то и четыре единицы техники, и затраты в случае покупки и оформления договора лизинга практически несопоставимы. Расчеты показывают, что прямая покупка обходится дороже обозначенной в прайс-листе величины.

Кредит

Автоперевозчики нередко проводят параллель между лизингом и банковским кредитом, но это не совсем корректное сравнение. По ряду позиций лизинг все-таки предпочтительнее. Чтобы не быть голословным, приведу аргументы.

Во-первых, лизинг позволяет легально, без серых схем, оптимизировать налогообложение. Лизинговые платежи в полном объеме относят на себестоимость, уменьшая налогооблагаемую базу по налогу на прибыль. Ускоренная амортизация получаемого в лизинг имущества дает возмож-

ность экономить на налоге на имущество. Финансовые льготы позволяют сокращать расходы пользователя лизингового имущества на 10–20% по сравнению с другими схемами финансирования инвестиционных проектов.

Во-вторых, получение транспортных средств в лизинг более технологично и сопровождается комплексом дополнительных услуг. Например, клиенты ОАО «Лизинговая компания «КАМАЗ» получают бонус в виде бесплатных ТО-1000 и ТО-5500. В зависимости от предложенной программы клиенту предоставляется подменный автомобиль на время ремонта, неограниченное количество выезда эвакуатора в случае поломки или аварии, бесплатная доставка техники по адресу заказчика и многое другое.

В-третьих, в отличие от кредита лизинг в подавляющем большинстве случаев не предполагает дополнительных залогов имущества в качестве обеспечения. Решение о заключении лизингового контракта в меньшей степени зависит от кредитной истории предприятия, чем вопрос выдачи банковского кредита. Решение



по лизинговому контракту может быть принято в течение одного рабочего дня, в то время как по кредиту срок может составлять три и более рабочих дней.

Наконец, лизинг позволяет сохранить существующие кредитные линии, что увеличивает конкурентный потенциал предприятия. Более того, он не затрудняет открытие новых кредитных линий, что тоже положительно сказывается на возможностях расширения транспортного бизнеса конкретного перевозчика.

Лизинг

О преимуществах лизинга сказано и написано немало, но в нашем случае есть смысл заострить внимание на них еще раз. Если говорить коротко, то в отличие от покупки он позволяет высвободить определенные денежные средства на иные нужды предприятия, не связанные с приобретением коммерческой техники. Освобождаемые финансовые ре-

При лизинге транспортная компания или одиночный автоперевозчик реально экономит время и силы на покупке, регистрации и обслуживании приобретаемых транспортных средств. Профессиональное решение этих задач охотно берут на себя финансисты, которые исходя из собственного опыта и пожеланий заказчика могут выбрать максимально приемлемый для конкретного транспортного предприятия вариант. Руководство компании-лизингополучателя тем временем может спокойно концентрироваться на развитии собственного бизнеса. Заключая договор лизинга, автоперевозчик уверенно управляет своим бюджетом и фиксирует предстоящие расходы по автопарку на несколько лет вперед. Бизнесмену не приходится сразу отвлекать из оборота внушительные денежные средства на приобретение автотранспорта.

Привлекательной стороной лизинга являет-

это влечет за собой экономию по налогу на имущество. Важным аргументом в пользу лизинга является формирование положительной кредитной истории. Осуществляя лизинговые платежи, компания укрепляет свое имя на российском рынке и облегчает дальнейшее пользование финансовыми инструментами. Лизинговая компания использует ускоренную амортизацию, и по окончании договора лизинга транспорт переходит в собственность автоперевозчика по цене, составляющей 1–1,5% от его первоначальной стоимости.

В отличие от банковского кредита лизинг дает уменьшение налогооблагаемой базы. И даже по сравнению с обычной арендой у него реальные преимущества, а именно: выкуп автомобиля в собственность по окончании срока действия договора лизинга по фиксированной, минимальной выкупной стоимости и возможность сдачи имуще-

нии в лизинговую компанию получают 98% клиентов. И это одно из многочисленных преимуществ лизинга, которые в доказательствах не нуждаются.

Подводя итог, можно выделить следующие преимущества лизинга:

- не требует гарантий и залогов;
- уменьшает налогооблагаемую базу;
- позволяет обновить автопарк с минимальными затратами;
- сохраняет мобильность финансов (не замораживает деньги);
- защищает от инфляции и рыночных потрясений;
- расширяет источники финансирования;
- ускоряет амортизацию (как правило, в 2,2–3 раза);
- не увеличивает пассивную статью баланса «Займы и кредиты»;
- дает гарантию на технику на весь срок действия договора лизинга.

Конечно, базовые условия финансовой аренды коммерческой техники в



судьбы можно направить и на капитальный ремонт производственных зданий и сооружений, и на строительство новых цехов, и др. Да и количественное увеличение автопарка сбрасывать со счетов не стоит.

ся ощутимая экономия. В конце срока лизинга автоперевозчик получает автомобиль в собственность практически с нулевой балансовой стоимостью. В том случае, если вы решите оставить автомобиль в бизнесе,

ства по системе trade-in в зачет новой техники. Договор лизинга заключить гораздо проще, чем получить кредит в банке, так как сам предмет лизинга является обеспечением.

Отмечу: положительный ответ при обращении

российских лизинговых компаниях не одинаковые. И тем не менее во многом они схожи и различаются нюансами. А для получения более полного представления следует изучить несколько вариантов – хотя бы с полдюжины.

Прицепы и полуприцепы-тяжеловозы с увеличенной высотой грузовой платформы

I. Общие сведения о семействе

Семейство тяжеловозов с увеличенной высотой грузовой платформы, казалось бы, родилось случайно. Однако далеко всё не случайно. У одной из нефтегазодобывающих компаний, закупившей канадские снегоболотоходы, возникла необходимость в их перевозке по бездорожью нефтепромысловых районов. Но прицепной техники, которая могла бы в тех дорожных условиях перевезти гусеничную машину весом 72 тонны и длиной 14 метров, в тот момент не было. Для компании, знающей ЧМЗАП как самый мобильный завод, в кратчайшие сроки создающий новые образцы прицепной техники, естественный выход – это обратиться к челябинским прицепостроителям. В июне 1997 года первый полуприцеп грузоподъемностью 72 тонны был отгружен на север Тюменской области. Испытания в суровых климатических условиях и в

еще более суровых дорожных условиях показали правильность конструкторских решений. Полуприцеп безупречно отбегал положенные ему по программе испытаний километры и был одобрен заказчиком.

Слухи о новом полуприцепе мгновенно распространились в среде транспортных подразделений нефтегазодобывающих компаний. Потом о нем узнали строители, автотранспортные предприятия. И посыпались звонки на завод. Одни спрашивали, можно ли укоротить платформу, другие – уменьшить количество осей, третьим понадобился прицеп, а не полуприцеп, так как нет седельного тягача, и т.д. «Можно!» – бодро отвечали заводские специалисты, радуясь тому, как удачно угадали нужды покупателей.

Так рядовой случай в жизни нефтегазодобывающей компании привел к появлению нового семейства в производствен-

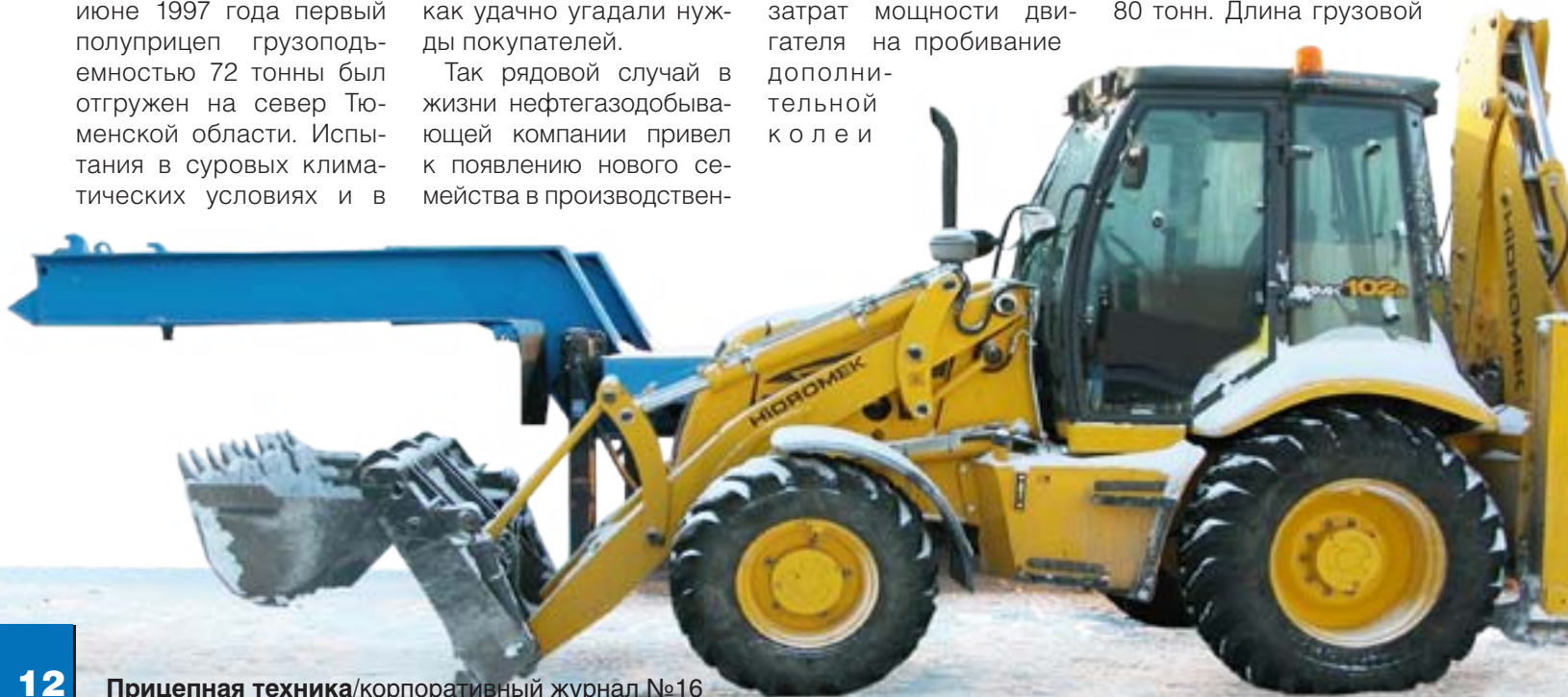
ной программе ЧМЗАП.

Какие же качества нового семейства привлекли внимание компаний, осуществляющих перевозку тяжеловесных грузов в тяжелых дорожных и климатических условиях?

Самое главное, что радует наших покупателей, – это высокая проходимость автопоезда, которая достигнута установкой шин большого диаметра размерности 14.00-20 с нормой слойности 22, и расположением колес по бортам полуприцепа таким образом, чтобы колея полуприцепа совпадала с колеей тягача. Большие шины легко преодолевают дорожные неровности, а движение колес полуприцепа точно по следу колес тягача не требует дополнительных затрат мощности двигателя на пробивание дополни-

тельными полуприцепа. Традиционная прочность рамы и циклическая выносливость рессор – неизменные качественные признаки продукции ЧМЗАП – наиболее ярко проявили себя именно в конструкции этого семейства, если учитывать, в каких условиях приходится перевозить грузы. И, конечно, удобство погрузки, размещения и крепление груза, минимальные затраты на техническое обслуживание не могут не привлечь внимание любого хозяина, хорошо умеющего считать свои деньги.

Модельный ряд этого семейства представлен двух или трехосными полуприцепами грузоподъемностью от 25 до 72 тонн и четырех или пятиосными прицепами грузоподъемностью от 65 до 80 тонн. Длина грузовой



платформы полуприцепов может быть от 8 до 13 метров, у прицепов – от 6 до 9 метров; ширина платформы – 3,15...3,4 метра. Погрузочная высота у всех представителей семейства стандартная: 1350 мм без груза и 1300 мм с грузом. Ширина трапов – от 450 до 700 мм, угол въезда по трапам – 18 градусов. Трапы снабжены пружинным помощником

сеничной или колесной машины. Трапы, отбойные брусья и противооткатные упоры можно перемещать в поперечном направлении, приспособив их расположение под колею перевозимой техники.
В комплект обязательной поставки входит подъемник запасных колес, устанавливаемый в передней части прицепа или полуприцепа.



ЧМЗАП 83991-011

Перечень базовых моделей семейства

Наименование модели	Номер модели	Номер спецификации базовой модели	Грузоподъемность (тонн)
Полуприцеп-тяжеловоз	99865-01	025	25
Полуприцеп-тяжеловоз	99865-01	051	50
Полуприцеп-тяжеловоз	999000	035	35
Полуприцеп-тяжеловоз	999000	052	52
Полуприцеп-тяжеловоз	999000	070	72
Полуприцеп-тяжеловоз	999010	010	65
Прицеп-тяжеловоз	839910	012	65
Прицеп-тяжеловоз	839920	011	80

подъема-опускания. На грузовой платформе закреплены отбойные брусья, обеспечивающие симметричное расположение перевозимой техники относительно продольной оси полуприцепа и препятствующие поперечному смещению груза. Там же размещены передние (а по заказу и задние) противооткатные упоры, препятствующие продольному смещению погруженной гу-

Опорные устройства полуприцепов, как правило, гидромеханические (винтовые с коническим редуктором, снабженные гидроцилиндром). Гидроцилиндр используется для поднятия или опускания передней части груженого полуприцепа с целью обеспечения безударной сцепки с тягачом. Жидкость в гидроцилиндры подается с помощью ручного насоса.

Подвеска зависимая рессорная. Рессоры средней своей частью закреплены стремянками на колесной оси, концы рессор опираются либо на кронштейны подвески, приваренные с внутренним лонжеронам рамы, либо на балансиры подвески. Балансиры подвески обеспечивают равномерное распределение нагрузки на колесные оси при переезде дорожных неровностей.

Тормозные механизмы – барабанного типа на всех колесах с кулачковым разжимом колодок. Диаметр беговой дорожки тормозных барабанов 420 мм, ширина – 200 мм. Привод тормозов – пневматический двухпроводный с возможностью переоборудования по однопроводной схеме после установки специальной головки, входящей в комплект ЗИП. Стояночная тормозная система – ручная с механическим приводом от рукоятки, расположенной с правой стороны грузовой платформы.
Электрооборудование выполнено по однопрово-





дной схеме (отрицательный полюс соединен с «массой») и рассчитано на напряжение 24 В. При поставках полуприцепов Министерству Обороны светосигнальные приборы комплектуются светомаскировочными насадками.

Конструкция рассчитана на эксплуатацию при безгаражном хранении. Перевозка грузов может осуществляться при температуре окружающего воздуха от минус 45 до плюс 40 градусов по Цельсию по дорогам I...V технических категорий (СНиП 2.05.02-85).

Для двухосных полуприцепов рекомендуется преимущественно седельный тягач TATRA 815-21EN34 270 6x6.2, для трехосных – КЗКТ-74281 или КЗКТ-74287.

Две модели полуприцепов (двухосный и трехосный) грузоподъемностью соответственно 25 и 35 тонн) приспособлены для эксплуатации с промышленными колесными тракторами типа К-701 или К-701Т, оборудованными седельно-сцепным устройством. Прицепы могут транспортироваться балластным тягачом КЗКТ-74282.

Семейство состоит из базовых моделей и множества комплектаций каждой базовой модели. Каждая комплектация имеет идентификационный номер ее спецификации, который вместе с номером модели полно и однозначно определяет технические характеристики и комплектность изделия.

2.Сведения о потребителях

История создания семейства достаточно ясно свидетельствует о том, какого типа компании проявляют повышенный интерес к продукции, входящей в описываемое семейство. Конечно, в первую очередь те, которые вынуждены перевозить свою технику и иные грузы в плохих дорожных условиях. Но не только они. Грузоподъемность пред-

ставителей семейства тягеловозов со средней высотой грузовой платформы, описанного в предыдущем выпуске журнала, не превышает 60 тонн. Компаниям, имеющим в своем парке технику, вес которой превышает 60 тонн, тоже являются активными потребителями нашей продукции. Остается только назвать некоторые из них:

- ОАО «Востокгазспецстрой», г. Бузулук,
- ОАО «Северные магистральные нефтепроводы», г. Ухта,
- ООО «Лукойл-Ухтанефтепереработка», г. Ухта,
- ЗАО «Мостдорстрой», г. Чита,
- ОАО «Дальмостострой», г. Хабаровск,
- ЗАО «Самародорпроект ДВИ», г. Самара,
- ОАО «Арктикнефтегазстрой», г. Надым,

ОАО «Стройтрансгаз», Уренгойский филиал №2, г. Новый Уренгой.



ЧМЗАП 83991-012

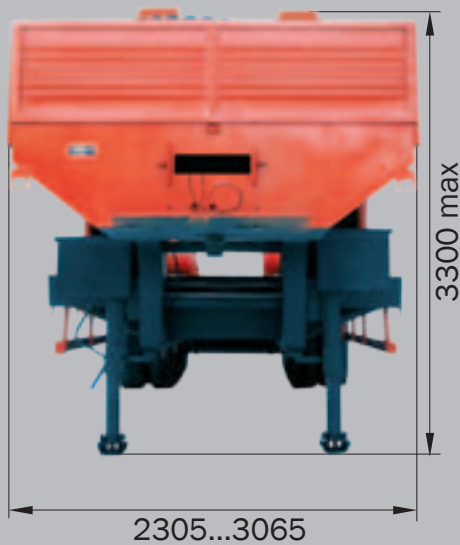
99865-01-025 базовая модель	две оси, г/п 25, вес 10, на седло 4,5; на дорогу 30,5 ; платформа 8,0(9,5)х3,3; высота седла 1615(1555), платформы 1440(1380); шкворень 2 дюйма; шины 14.00-20 нс 22 или 18; тягач – промышленный трактор типа К-710 с седельно-сцепным устройством
99865-01-051 базовая модель	две оси, г/п 50, вес 15, на седло 25, на дорогу 40, платформа 9,19(10,0)х3,15; высота седла 1480(1395), платформы 1350(1300); трапы: ширина 400, угол 18; шкворень диаметром 3,5 дюйма; борта, отбойные брусья, передние съемные упоры для погруженной техники; шины 14.00R20 нс 22; тягач TATRA 815-24EN34 36 270 6х6.2
99865-01-051-3	Комплектуется съемными знаками негабарита автопоезда
99865-01-051-К	Установлен шкворень диаметром 100 мм. для седла КЗКТ без изменения высоты под седло
99865-01-052	г/п 52, на седло 27, высота седла 1925(1885), шкворень 100 мм.; без бортов; тягач КЗКТ-74281
99865-01-052-ГШ	г/п 42, на седло 20,6; на дорогу 35,9; высота седла 1925(1885), платформы 1275(1225); шкворень 100мм; без трапов, скоса задней части платформы, без настила; запасные колеса по одному полуприцепа и тягача; тягач КЗКТ-74281
9990-035 базовая модель	три оси, г/п 35, вес 13, на седло 5, на дорогу 43; платформа 12,0(10,5)х3,3; высота седла 1615(1555); шины 14.00R20 нс 22 или 18; тягач – промышленный трактор типа К-710 с седельно-сцепным устройством
9990-052 базовая модель	три оси, г/п 52, вес 18, на седло 17,5; на дорогу 52,5; платформа 8,5(9,31)х3,15; высота седла 1494(1454), платформы 1350(1300); трапы : ширина 400, угол 18; шкворень 3,5 дюйма; борта, отбойные брусья, передние съемные упоры для погруженной техники; шины 14.00R20 нс 22; тягач TATRA 815-21EN34 36 270 6х6.2
9990-052-ДП	вес 19,5; на седло 18, на дорогу 53,5; платформа 10,0(10,8)
9990-052-К	г/п 70, вес 18, на седло 22, на дорогу 66, платформа 8,5(9,31)х3,15; высота седла 1560(1500); без бортов; ролики для троса лебедки тягача; тягач “Kenwort” (США)
9990-052-МШ	в ЗИП добавлен шкворень на два дюйма
9990-052-МГ	
9990-052-НГК	платформа 7,0(7,81)
9990-070 базовая модель	три оси, г/п 72, вес 24, на седло 22, на дорогу 74; платформа 13х3,15; высота седла 1925(1885), платформы 1350(1300); трапы: ширина 400, угол 18; шкворень 100 мм.; передние и задние съемные упоры для погруженной техники, отбойные брусья; шины 14.00R20 нс 22; тягач КЗКТ-74287
9990-070-НТК	г/п 60, вес 24, на седло 21, на дорогу 63; платформа 12,2(13,0)х3,15; высота седла 1590, присоединительные размеры гусака под европейский тягач 6х6; шкворень 3,5 дюйма; передние съемные упоры для погруженной техники; борта на гусাকে; четыре пары выдвижных коников высотой 1400 мм.; расстояние между кониками по ширине: min – 2,865, max – 3,565; тягач SCANIA R124 CB 6х6 HZ 420
9990-70-Ш	Установлен шкворень диаметром 3,5 дюйма
9990-071	г/п 70, вес 17, на седло 27, на дорогу 60, платформа 8,5(9,31)х3,15; передние съемные упоры для погруженной техники
9990-071-С	г/п 70, вес 17, на седло 27, на дорогу 60, платформа 9,0(9,81)х3,15; передние съемные упоры для погруженной техники
9990-072	г/п 70, вес 17, на седло 27, на дорогу 60, платформа 11,19(12,0); передние съемные упоры для погруженной техники
9990-072-ГТ	
9990-072-ГТ1	
99901-010 базовая модель	три оси, г/п 65, вес 20, на седло 19,4; на дорогу 65,6; платформа 8,5(9,31)х3,4; трапы с пружинным помощником подъема-опускания: ширина 600, угол 18; высота седла 1925(1885), платформы – 1350(1300); шкворень 100 мм.; шины 14.00–20 нс. 22; отбойные брусья, блок направляющих роликов, съемные борта грузовой платформы высотой 1900 мм.; топливные баки объемом 1000 литров; передние и задние опорные устройства с гидроприводом; винтовые подставки под гидроцилиндры задних опорных устройств; насосная станция, малогабаритный заправочный агрегат для перекачки топлива из топливных баков полуприцепа в топливные баки тягача; два запасных колеса полуприцепа и одно тягача, закрепленных на гусাকে; противооткатные упоры тягача; тягач КЗКТ-74281
99901-011	платформа 8,5(9,31)х3,15, ширина платформы с установленными уширителями – 3,45; уширители грузовой платформы; отсутствуют задние опорные устройства и винтовые подставки под гидроцилиндры
83991-012 базовая модель	четыре оси, г/п 65, вес 15, на переднюю ось 20, на заднюю тележку 60; платформа 6,03(6,845)х3,15; высота платформы 1350(1300); трапы с пружинным помощником подъема-опускания: ширина – 700, угол – 18; шины 14.00–20 нс. 22; отбойные брусья, направляющие ролики; боковые и задние противооткатные защитные устройства; противооткатные упоры, подставки под домкрат; тягач КЗКТ-74282
83991-012-01	АБС
83992-011 базовая модель	пять осей, г/п 80, вес 24; на переднюю двухосную тележку 42, на заднюю 62; платформа 8,5(9,32)х3,15; высота платформы 1350(1300); трапы с пружинным помощником подъема-опускания: ширина – 700, угол –18; шины 14.00–20 нс. 22; отбойные брусья, направляющие ролики; боковые и задние противооткатные защитные устройства; противооткатные упоры, подставки под домкрат; тягач КЗКТ-74282



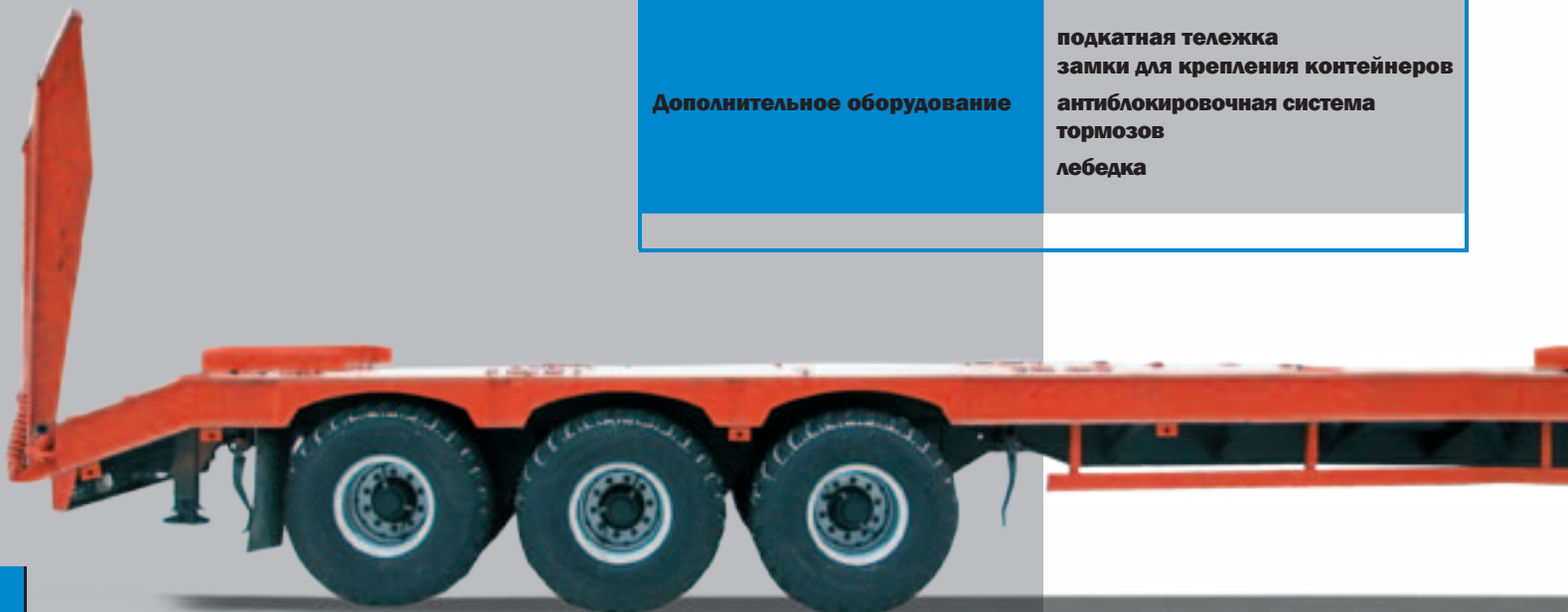
СТАНДАРТЫ:

ГОСТ 12017-81 или ГОСТ Р 41.55-99 – для
ГОСТ 12105-74 – для седельного устройс
ГОСТ 9200 или ОСТ 37.001.441 – для выв
ГОСТ 4364-81 – для выводов пневмопри
СНиП 2.05.02-85 – для дорожного покр

Полуприцеп-тяжеловоз с увеличенной высотой п
9990-0000052 предназначен для перевозки ко
других нестандартных грузов собственной масс
Модель снабжена механическими трапами, обо
помощниками подъёма и опускания, для въезд
ходом. Кроме этого, для погрузки неисправной
на погрузочную платформу, полуприцеп оборудо
расположенной на бортовой площадке в его гус



Наименование	ЧМЗАП 9990-0000052
Масса, перевозимого груза, кг	52 000
Снаряженная масса, кг	18 000
Нагрузка на седельное устройство, кг	17 500
Нагрузка на дорогу через шины, кг	52 500
Шины	14,00–20 н.с. 18
Количество колес, шт.	12+2
Дорожный просвет	455
Угол въезда по трапам, град.	18
Максимальная скорость движения, км/ч	65
Рекомендуемый тягач	6×6
Дополнительное оборудование	подкатная тележка замки для крепления контейнеров антиблокировочная система тормозов лебедка

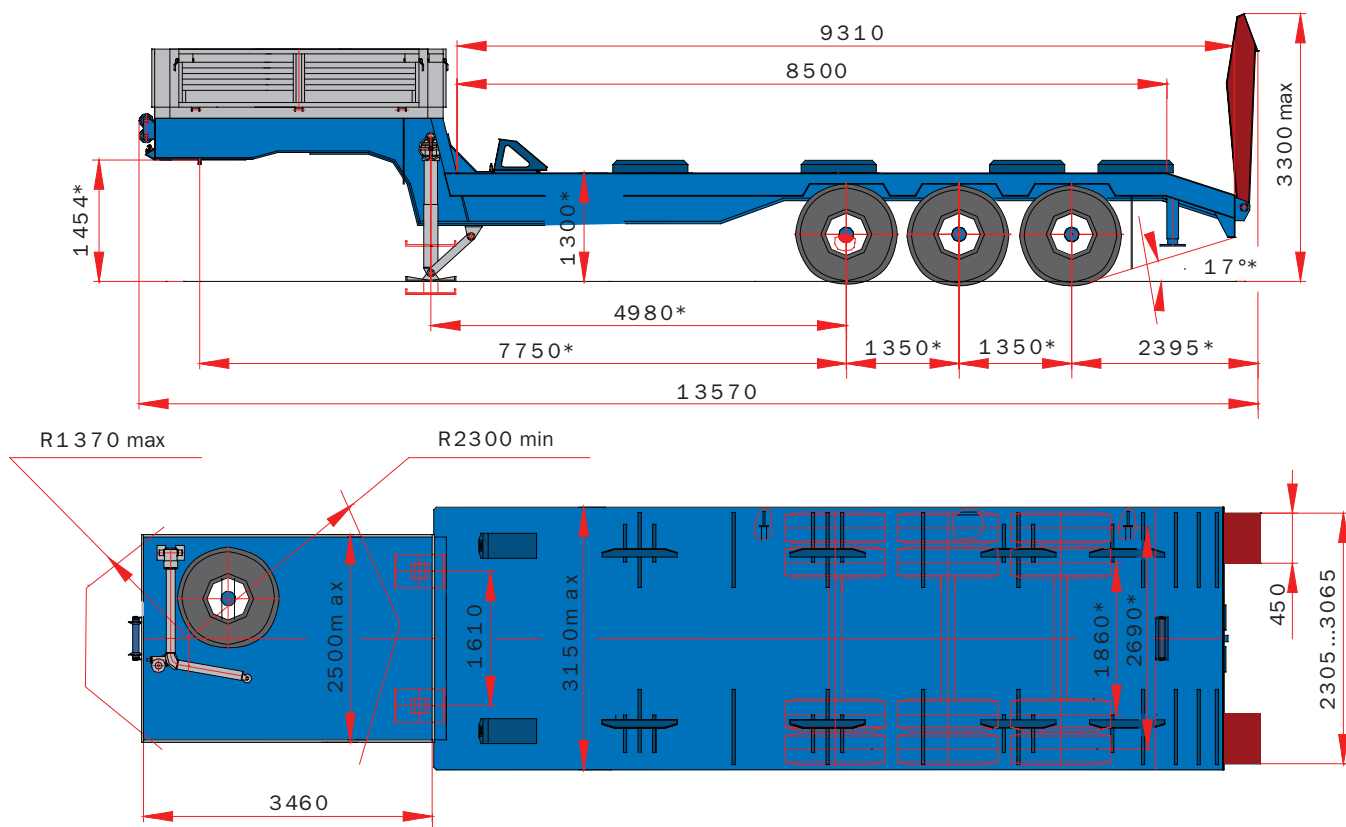


9 – для сцепного шкворня;
 устройства тягача;
 для выводов электросоединений;
 привода тормозной системы;
 покрытия.

ЧМЗАП 9990-0000052

ысотой грузовой платформы модели ЧМЗАП
 возки колёсной и гусеничной техники, а также
 ой массой до 52 тонн.
 ами, оборудованными механическими
 я въезда на погрузочную платформу своим
 равной техники или затыгивания груза
 оборудован гидравлической лебёдкой,
 з его гусачной части.

Ширина платформы 3,15 метра, длина грузовой платформы 9,31 метра.
 Гусачная часть рамы, оборудованная бортовой грузовой площадкой, рассчитана на
 сцепку с седельным тягачём допускающим нагрузку на седло 17,5 тонны
 и колёсной формулой 6х6. Диаметр сцепного шкворня 3,5".
 Полуприцеп рассчитан на эксплуатацию по дорогам I–V технических категорий при
 температуре от –45 °С до +40 °С и относительной влажности воздуха до 75% при
 + 15 °С. Максимальная скорость движения 65 км/ч. При соблюдении режимов
 эксплуатации полуприцепа допускается его безгаражное хранение.



I. Описание полуприцепа ЧМЗАП-99865-01 по спецификации 025 (базовая модель)

1. Эксплуатационные характеристики

Полуприцеп ЧМЗАП-99865-01 по спецификации 025 предназначен для перевозки тяжеловесных крупногабаритных неделимых грузов по дорогам I...V технических категорий (СНиП 2.05.02-85).

Полуприцеп рассчитан на эксплуатацию при безгаражном хранении при температуре окружаю-

щего воздуха от минус 45 до плюс 40 °С, относительной влажности воздуха до 75% при плюс 15 °С.

Сцепной шкворень полуприцепа исполнения А по ГОСТ Р 41.55-99 или ГОСТ 12017-81 имеет диаметр 50,8 мм.

Грузоподъемность – 25 тонн, нагрузка на седло 4,5 тонны, нагрузка на дорогу через шины 30,5 т.

Длина прямолинейной части грузовой платформы 8 метров, общая длина грузовой платформы, включая заднюю наклонную часть 9,5 метров. Ширина платформы 3,3 метра, высота – 1440 мм без груза и 1380 мм с грузом.

Высота седельно-сцепного устройства тягача – 1615 мм в снаряженном

состоянии и 1555 мм при полной нагрузке.

Передняя (гусачная) часть грузовой платформы рассчитана на сцепку с промышленными колесными тракторами К-701 или К-701Т, оборудованными седельно-сцепным устройством.

Напряжение в системе электрооборудования 12 вольт.

2. Сведения о конструкции

Полуприцеп имеет две оси, рессорную подвеску. Четыре рессоры повышенной прочности (по две на каждой оси) своей средней частью стрелками крепятся к телу оси. Один конец рессоры опирается на кронштейн, приваренный к основному лонжерону рамы, а второй – на балансир подвески. Балансир подвески обеспечивает равномерное распределение на-

грузки между осями при переезде дорожных неровностей. Тяговые и тормозные усилия передаются от колесных осей на раму четырьмя реактивными штангами (по две на каждую ось).

Тормозные механизмы колодочные барабанного типа с кулачковым разжимом тормозных колодок. Диаметр беговой дорожки тормозного барабана 420 мм, ширина – 200 мм.

Грузовая платформа покрыта металлическим листом настила. В стандартном исполнении трапы, отбойные бруссы и направляющие ролики отсутствуют.

Опорные устройства самой простой конструкции – телескопическая стойка. Выдвижение стойки осуществляется вручную без применения каких-либо вспомогательных устройств

или механизмов. Фиксируется подвижная часть стойки относительно неподвижной обычным стальным пальцем, вставляемым в соответствующие отверстия корпуса опорного устройства. Конструкция опорного устройства не позволяет приподнять переднюю часть полуприцепа для обеспечения безударной сцепки с тягачом.

3. Дополнительные возможности



- изменение длины или ширины грузовой платформы,
- установка одного из трех типов въездных трапов,
- установка дополнительного оборудования (отбойных бруссов, направляющих роликов и т.п.),
- установка винтового опорного устройства, обеспечивающего подъем передней части груженого полуприцепа.

ЧМЗАП 99865-01-012

II. Описание полуприцепа ЧМЗАП-99865-01 по спецификации 051 (базовая модель)

1. Эксплуатационные характеристики

Полуприцеп ЧМЗАП-99865-01 по спецификации 051 предназначен для перевозки колесно-гусеничной техники и других крупногабаритных неделимых грузов по дорогам I...V технических категорий (СНиП 2.05.02-85).

Полуприцеп рассчитан на эксплуатацию при безгаражном хранении при температуре окружающего воздуха от минус 45 до плюс 40 °С, относительной влажности воздуха до 75% при плюс 15 °С.

Сцепной шкворень полуприцепа исполнения Б по ГОСТ 12017-81 имеет диаметр 88,9 мм. (3,5 дюйма). Радиус передней части полуприцепа не более 1700 мм, расстояние от шкворня до ближайшей части механизма опорного устройства не менее 2300 мм. Высота верхней плоскости седельно-сцепного устройства тягача от уровня дороги 1480 мм без нагрузки и 1395 мм под нагрузкой.

Полуприцеп рассчитан на эксплуатацию с седельными тягачами, допускающими нагрузку на седельно-сцепное устройство не менее 25 тонн, полную массу буксируемого полуприцепа не менее 65 тонн, имеющими пневмо- и электро-выводы по ГОСТ 4364, ОСТ 37.001.441 и ГОСТ 9200. Рекомендуемый тягач – TATRA 815-24EN34 36 270 6x6.2.

Грузоподъемность полуприцепа 50 тонн, снаряженная масса 15 тонн. Нагрузка на седло тягача 25 тонн, на дорогу через шины – 40 тонн.

Длина грузовой платформы 10 м, ширина – 3,15 м.

Максимально допустимая скорость движения – 65 км/час.

Ширина въездных трапов 700 мм, угол въезда по трапам 18 градусов.

2. Сведения о конструкции



Полуприцеп имеет две оси, рессорную подвеску.

Все остальные сведения о конструкции изложены в разделе «Описание семейства».

ЧМЗАП 99865-01-051

3. Дополнительные возможности

- изменение длины и ширины грузовой платформы,
- изменение присоединительных размеров передней части рамы полуприцепа для обеспечения сцепки с седельным тягачом, имеющим присоединительные размеры, отличные от рекомендуемого тягача.



ЧМЗАП 99865-01-051



КАМАЗ - КИСМ

КАМАЗИНСТРУМЕНТСПЕЦМАШ



Делимся опытом

Представители известного отечественного производителя грузовых автомобилей посетили наш завод в порядке проводимой руководством КамАЗ программы по обмену опытом.

Согласно статистическим данным ЧМЗАП занимает первое место по России и странам СНГ в сегменте производства и продажи тяжеловозной прицепной техники. Основная же специализация КамАЗ – производство грузовых автомобилей, а прицепную технику для них изготавливают в Ставрополье. Автоприцеп-КамАЗ – один из крупнейших в России производителей прицепной техники. Продукция заво-

да более известна под маркой СЗАП (Ставропольский Завод Автомобильных Прицепов). Широкую популярность прицепная техника из Ставрополья получила благодаря гармоничному сочетанию высоких потребительских характеристик, надежности и невысокой стоимости.

Ставропольские автоприцепы с успехом могут работать с различными марками тягачей, включая зарубежные, на различных видах перевозок. Гамма продукции, выпускаемой ОАО «Автоприцеп-КамАЗ» включает в себя полуприцепы бортовые и тентованные (СЗАП 9340, 9327, 93271, 93272 и 9328), полуприцепы-

контейнеровозы (СЗАП 9905, 9908 и 9915), прицепы бортовые и тентованные (СЗАП 8357, 8305 и 83053), прицепы самосвальные (СЗАП 8551 и 8543).

История завода берет свое начало в 1967 году, когда вышло Постановление Правительства СССР о строительстве в Ставрополе завода автомобильных прицепов. История же торговой марки ЧМЗАП начинается с создания в 1956 году на предприятии собственной конструкторской базы, предназначение которой являлось разработка конструкторской документации по тяжеловозной прицепной технике. И если продукция СЗАП удовлетворяла нуж-

ды народного хозяйства, то заказчиками ЧМЗАП всегда были государственные структуры.

Встреча руководства ЧМЗАП с представителями КамАЗ проходила в следующем составе: Генеральный директор ЧМЗАП В.И.Филатов, Технический директор ЧМЗАП В.М.Трофимов, Главный конструктор ЧМЗАП В.В.Антонов, заместитель Генерального директора ОАО «КамАЗ-КИСМ» В.Е.Еремин, заместитель Главного конструктора ОАО «КамАЗ-КИСМ» А.В.Злобин.

В ходе переговоров участники встречи подписали договор о намерениях и единогласно приняли решение о совместном сотрудничестве.

Скоро начнется строительство трассы Москва - Питер

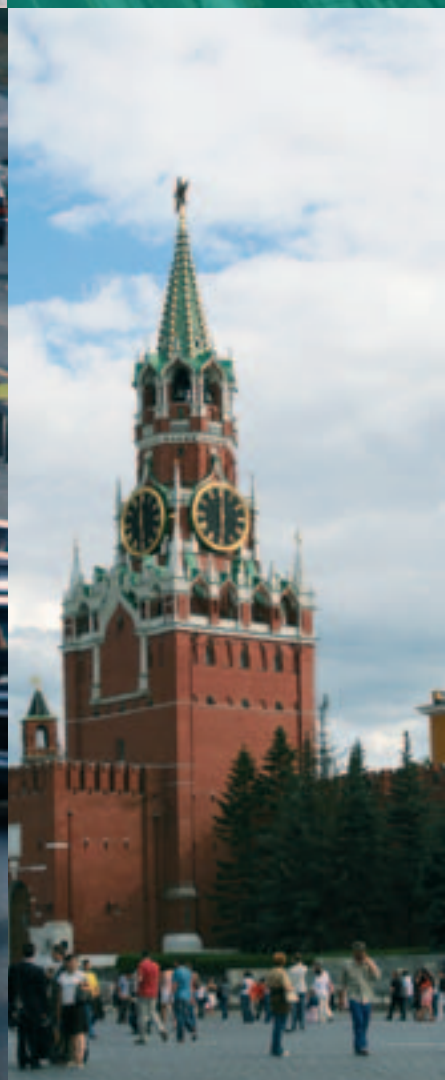
Как сообщает газета «Деловой Петербург», строительство высокоскоростной трассы Москва – Санкт-Петербург может начаться уже в 2008 году.

Решение о ее строительстве принято на принципах государственно-частного партнерства. При этом бу-

дет реализован концессионный подход к строительству железной дороги. Решение о проведении конкурса будет принято Правительством РФ в середине 2008 г.

Предполагается, что первоначально будет сооружен небольшой участок доро-

ги протяженностью 60–70 км, а затем полный участок протяженностью 600 км. Ориентировочная стоимость всего проекта составит около 350 млрд рублей. Концессионный принцип используется именно для привлечения таких инвестиций.



Названы лучшие дороги в России

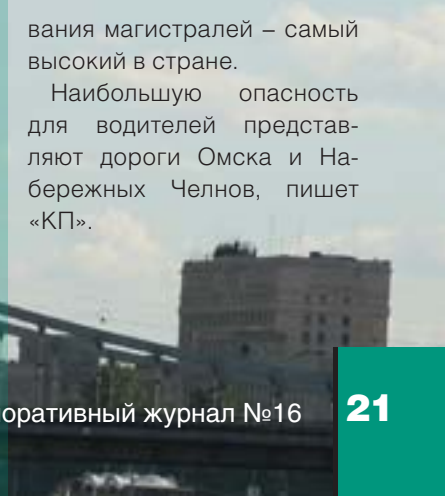
Межрегиональный центр «За безопасность российских дорог» опубликовал ежемесячный рейтинг безопасности трасс в осенне-зимний период. Список возглавляют

Москва, Тюмень и Архангельск.

Показатель аварийности в этих городах по отношению к общему количеству автомобилей невелик, а уровень обслужи-

вания магистралей – самый высокий в стране.

Наибольшую опасность для водителей представляют дороги Омска и Набережных Челнов, пишет «КП».



Компания JJ-Group представляет автонавигатор с поддержкой функции Bluetooth.

Благодаря этому дополнению AutoNavigator 3000 JJ-Connect может служить не только проводником по нужному маршруту, мультимедийным плеером, но и hands-free-устройством для мобильного телефона.

Новый AutoNavigator 3000: телефон и путеводитель

Сам навигатор облачен в стильный тонкий корпус. В комплекте по выбору поставляется навигационное программное обеспечение «Автоспутник» или «Навител-Навигатор». Это позволяет отображать карту в 3D-режиме и заблаго-

временно предупреждать о предстоящих маневрах голосовыми сообщениями на русском языке.

В комплекте с навигатором идет крепление с механизмом для быстрой установки на лобовом стекле автомобиля и различные виды зарядных устройств.

Цена новинки – 7999 руб.



За 2007 год российский авторынок вырос на 35,5%

В 2007 году на российском рынке было продано 2 млн. 782 тыс. легковых автомобилей на сумму 53,4 млрд USD. В том числе, в прошлом году россияне купили 752 тыс. отечественных автомобилей на сумму 6,16 млрд USD, 1,65 млн. новых иномарок на 40,4 млрд USD, а также 380 тыс. поддержанных иномарок на 6,8 млрд USD. Такую оценку итогов года дает аналитическое агентство «АВТОСТАТ», базируясь на предварительных данных и собственных расчетах. Аналитики говорят, что за ис-

текший год российский авторынок вырос в натуральном выражении на 35,5%, а в денежном (USD) – на 57,3%. Рыночная доля российских моделей снизилась до 27%, доля новых иномарок выросла до 59%, а доля поддержанных иномарок осталась примерно на уровне 2006 года – 14%. Лидером рынка осталась тольяттинская марка LADA (24,4%), а среди иномарок на первое место вышел бренд Chevrolet (6,8%). Анали-

тики компании «АВТОСТАТ» отмечают, что основными движущими силами российского рынка продолжают оставаться растущие доходы населения, а также банковские ресурсы в виде автокредитов. Кредитные деньги сейчас занимают уже более трети от общей емкости автомобильного рынка России. В 2007 году по различным программам на покупку автомобилей банки вложили порядка 20 млрд USD (36% рынка).

Говоря о перспективах рынка специалисты отмечают,

что в 2008 году рост продолжится, хотя его относительные темпы снизятся до 20–25%. Тем не менее, это очень хорошие показатели, особенно на фоне стагнирующих рынков европейских стран. По темпам прироста продаж новых автомобилей Россию сейчас обходит только Китай. Аналитики также отмечают, что при сохранении всех существующих тенденций, Россия может обойти Германию и стать самым крупным европейским рынком уже в 2008–2009 году, а не в 2010–2011 как это прогнозировалось ранее.

/ИА LADAONLINE/



**«Метаноль-
ный» яд
в пятилитро-
вых кани-
страх стоит
от 80 рублей**

Водителям объявили химическую войну

В этом сезоне цены на стеклоомывающую жидкость существенно выросли. Цена в 300-400 рублей за 5-литровую канистру уже никого не удивляют. Многие автовладельцы стараются сэкономить. С этим связан немалый риск.

На трассах и авторынках можно встретить «сильную жидкость» по вполне привлекательной цене – 80–90 рублей

за пятилитровую бутылку. Беспечные автолюбители чуть ли не оптом скупают товар, не подозревая о том, какая отравка может быть залита в канистру. После поездки горе-водители начинают удивляться плохому самочувствию: головной боли, сухости во рту, першению в горле и рези в глазах.

Причина этих недугов проста – в «незамерзайку» залит метанол или метиловый спирт. При движении жидкость стекает на капот и в подкапотное пространство. Оттуда её пары попадают в салон. Этот процесс проходит особенно «эффективно» при работе печки.

Метанол – это ядохими-

кат, действующий на нервную и сосудистую системы. Ядовитое действие метанола основано на поражении нервной и сосудистой системы. Приём внутрь 5–10 мл метанола приводит к тяжёлому отравлению (одно из последствий – слепота), а 30 мл и более – к смерти. Кроме того, с воздухом метанол образует взрывоопас-

ные смеси (температура вспышки 11°C), что также исключает его использование в автомобиле. 24 мая 2000 года главный государственный санитарный врач Российской Федерации Геннадий Онищенко издал постановление №47 «О запрещении использования стеклоомывающих жидкостей, содержащих метиловый спирт (метанол)». С этого момента вся «незамерзайка» должна быть изготовлена из этилового или изопропилового спирта.

«Метанольный» яд в пятилитровых канистрах стоит от 80 рублей, а его себестоимость составляет всего лишь около 20 рублей. Кстати, помимо прямого вреда водителю и пассажирам, подобные жид-

кости отравляют почву и могут попасть в питьевую воду. Согласно статистике, в зимний период на дорогах Москвы выливается порядка 200 тонн метанола – угрожающие цифры!

Вот несколько советов, как обезопасить себя от такой отравы. Покупайте стеклоомывающие жидкости в заслуживающих доверия магазинах. Перед покупкой осмотрите бутылку: неряшливо наклеенная этикетка – опасный признак. На таких этикетках чаще всего вместо адреса производителя указывается абонентский почтовый ящик. При приобретении товара вы можете попросить у продавца сертификат соответствия и санитарно-эпидемиологическое заключение. И последний аргумент – это запах. Метанол практически не пахнет. Если «незамерзайка» имеет резкий «аромат», то, скорее всего, перед вами настоящая стеклоомывающая жидкость на основе изопропилового или этилового спирта.

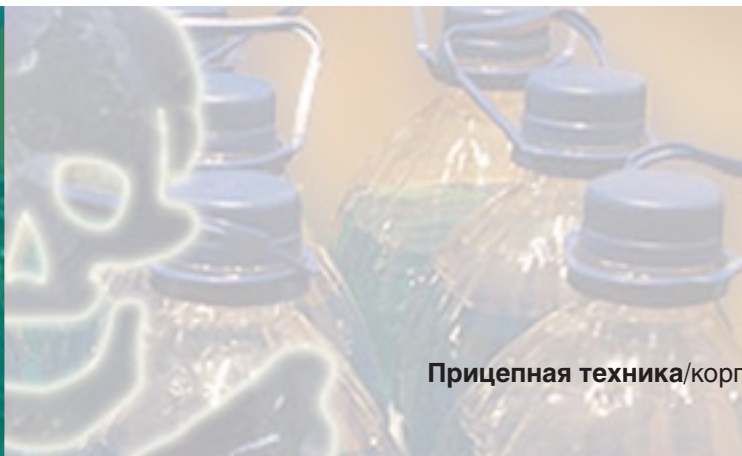
По большому счету, пары любой незамерзайки вредны для здоровья человека, потому соблюдайте несколько простых правил.

Обязательно разводите «незамерзайку» водой, согласно инструкции на этикетке, не используйте ее во время стоянки, например, в пробках. Если при работе стеклоомывателя вы почувствовали недомогание, выйдите из машины и подышите свежим воздухом. Если такие случаи повторятся, то лучше слейте подозрительную жидкость из бачка.

И напоследок, неполный «черный список» стеклоомывающих жидкостей, где был выявлен метанол: «Клаксон», «Магистраль», «Обзор», «Блеск», «Северная трасса», «Обзор-30», «Арктика», «Супер-Айсберг», «Обзор с ароматом лимона», «Обзор-30 с содержанием лимона». Если же у вас нет возможности купить приличную «незамерзайку», залейте в бачок просто водки и добавляйте туда жидкость для мытья посуды или шампунь. Будьте здоровы!



**Головная
боль, су-
хость во рту,
першение
в горле и
резь в гла-
зах – вер-
ный признак
суррогата**



Вот уже более 100 лет компания WABCO продвигает инновационные технологии для систем контроля движения коммерческого автотранспорта в тесном контакте с производителями автотранспорта.

История компании WABCO (Westinghouse Air Brake Company, USA) началась в 1868 году с изобретения пневматического тормоза для железнодорожного состава. Впервые торможение осуществлялось не

одним паровозом, а также всеми вагонами одновременно, что позволило существенно сократить тормозной путь состава.

В 1910 году компания начала разработку пневматического тормоза для коммерческого транспорта.

В 1981 году компания WABCO ввела в массовое производство тормозную систему второго поколения ABS (Antilock Braking System). Система ABS в течение 15 лет видоизменялась, добавля-

лись новые компоненты, изымались устаревшие, но принцип, лежавший в основе системы оставался неизменным.

В 1996 году произошел качественный скачок, и на смену системе ABS пришла тормозная система третьего поколения EBS (Electronic Braking System). В основе которой лежал принципиально новый алгоритм. Обмен данными теперь происходит не на уровне электрического сигнала, а на уровне электрон-

ного «слова». Что позволило совместить многие компоненты системы в одном блоке EBS и уменьшить время реакции тормозной системы от момента нажатия на педаль тормоза водителем до начала момента торможения. Неоднократные тесты, проводимые компанией на собственном полигоне, показали эффективность системы EBS по сравнению с ABS.

В настоящее время компания WABCO представляет на рынке следую-



История компании WABCO



История
компании WABCO

щую гамму продукции:

- Система подготовки воздуха:

- Компрессоры;
- Воздухоосушители;
- Защитные клапаны;
- Ресиверы;

- Электронные системы:

- Контроль климата (автотобус);
- Контроль открывания/закрывания дверей (автотобус);
- Контроль за давлением в шинах;
- Центральный бортовой компьютер;
- Система стабилизации поперечной устойчивости (ESC);

- Тормозные системы:

- Пневматические системы для автобусов, тягачей и прицепов ABS, EBS;
- Гидравлическая система ABS;
- Барабанные и дисковые тормозные механизмы;

- Системы управления пневматической подвеской:

- Краны уровня платформы;
- Электронная система управления пневмоподвеской (ECAS);
- Электронная система контроля над системой амортизации (ESAC);
- Амортизаторы и пневморессоры;

- Системы для легко-



го коммерческого транспорта.

Из всей гаммы производимых компанией WABCO запасных частей и комплектующих ЧМЗАП широко применяется при производстве своей техники тормозные системы и элементы подвески, постоянно совершенствуя технические характеристики и расширяя эксплуатационные потребности своих заказчиков.



Вопрос-ответ

1. Комплектуются ли Ваши тяжеловозы противоподкатной боковой и задней защитой?

Ответ. Да, комплектуются, если Вы категорически не будете против этого возражать.

2. Можно ли использовать полуприцепы или прицепы с повышенной высотой грузовой платформы в качестве шасси для монтажа оборудования?

Ответ. Да, можно. По Вашей заявке мы можем поставить Вам полуприцеп или прицеп-шасси без трапов, листов настила и скоса в задней части грузовой платформы.

3. Назовите, пожалуйста, производителей шин 14.00x20 с нормой слойности 22.

Ответ. Ярославский шинный завод, Бобруйский шинный завод (Белоруссия), практически

любой производитель шин дальнего зарубежья.

4. С какой целью в комплект поставки прицепа ЧМЗАП-839920 по спецификации 011 включены подставка под домкрат?

Ответ. Подставка под домкрат необходима при замене колеса. Порядок действий следующий:

в районе заменяемого колеса под наружным лонжероном укладывается круглая стальная тарелка (имеется в комплекте дополнительного оборудования), на нее устанавливается и закрепляется подставка под домкрат, далее сверху устанавливается домкрат, которым приподнимается наружный лонжерон, после этого другим домкратом приподнимается колесная ось до отрыва колеса от земли и производится замена колеса.

Если ограничить поддомкрачивание только колесной осью, то шина упрется снизу в настил грузовой платформы, и ее

невозможно будет снять.

5. Каким способом Вы боретесь с проскальзыванием гусениц при движении погружаемой техники по трапам?

Ответ. На листах настила трапа и грузовой платформы приварены так называемые планки противоскольжения – стальные полосы высотой примерно 30 миллиметров. Они не дают возможности гусеницам проскальзывать.

6. Возможна ли на полуприцепе ЧМЗАП-999000 по спецификации 070 установка топливных баков?

Ответ. Да, возможна, но только по требованию покупателя.

7. Можно ли у Вас заказать прицеп ЧМЗАП-839910 по спецификации 012 с антиблокировочной системой тормозов?

Ответ. Конечно, можно. И не только этот прицеп, но и любой другой.

8. Каким тягачом, кроме курганского, можно транспортировать Ваши трехосные полуприцепы с большими шинами?

Ответ. Можно использовать седельные тягачи

производства Минского завода колесных тягачей модели МЗКТ-74131 или МЗКТ-7429. В случае использования тягача МЗКТ-7429 необходимо заменить шкворень диаметром 100 мм. на шкворень диаметром 98 мм.

9. Как погрузить на полуприцеп гусеничную технику с неисправным двигателем?

Ответ. Самое простое – это использовать лебедку, входящую в комплект практически любого седельного тягача производства Курганского завода колесных тягачей. Если тягач лебедкой не оборудован, то используют тяговое усилие тягача. В этом случае для уменьшения потребности в тяге применяется блок полиспастов. Подробно технология погрузки неисправной техники описана в «Руководстве по эксплуатации», прикладываемой к каждому полуприцепу.

10. Где можно приобрести Ваш журнал?

Ответ. Журнал рассылается службой маркетинга завода либо в рамках кампании «Прямая почтовая рассылка» по адресам, имеющимся в нашей клиентской базе, либо по просьбе покупателя. Пишите.



ЧМЗАП 93853-033

Многим автолюбителям тема нашего рассказа знакома не понаслышке. Распространённое явление, вы, утром рано выходите из своего дома и на стоянке видите, что краска вашего автомобиля поцарапана.

Или классический вариант, который случается в жизни, каждого из нас: На даче или загородной дороге, в тот момент, когда мы проезжали по узкой полосе, машина приблизилась к ветвям, и они навели полосы на дверях вашего любимого автомобиля.

С этим явлением, пришлось столкнуться и мне. В тот день, когда это произошло, мы ехали со своей дачи, и действительно классический вариант, машину процарапало очень сильно, да так что полосы были от самого начала, до конца. Цвет автомобиля имеет большое значение, если краска автомобиля тёмная, то полосы видны сильнее, следовательно, чем светлее цвет автомобиля, тем видимость полос незначительна. Интенсивность цвета краски, мало, чем помогает нашей проблеме, потому что всё равно машину нужно красить и выводить на должный уровень.

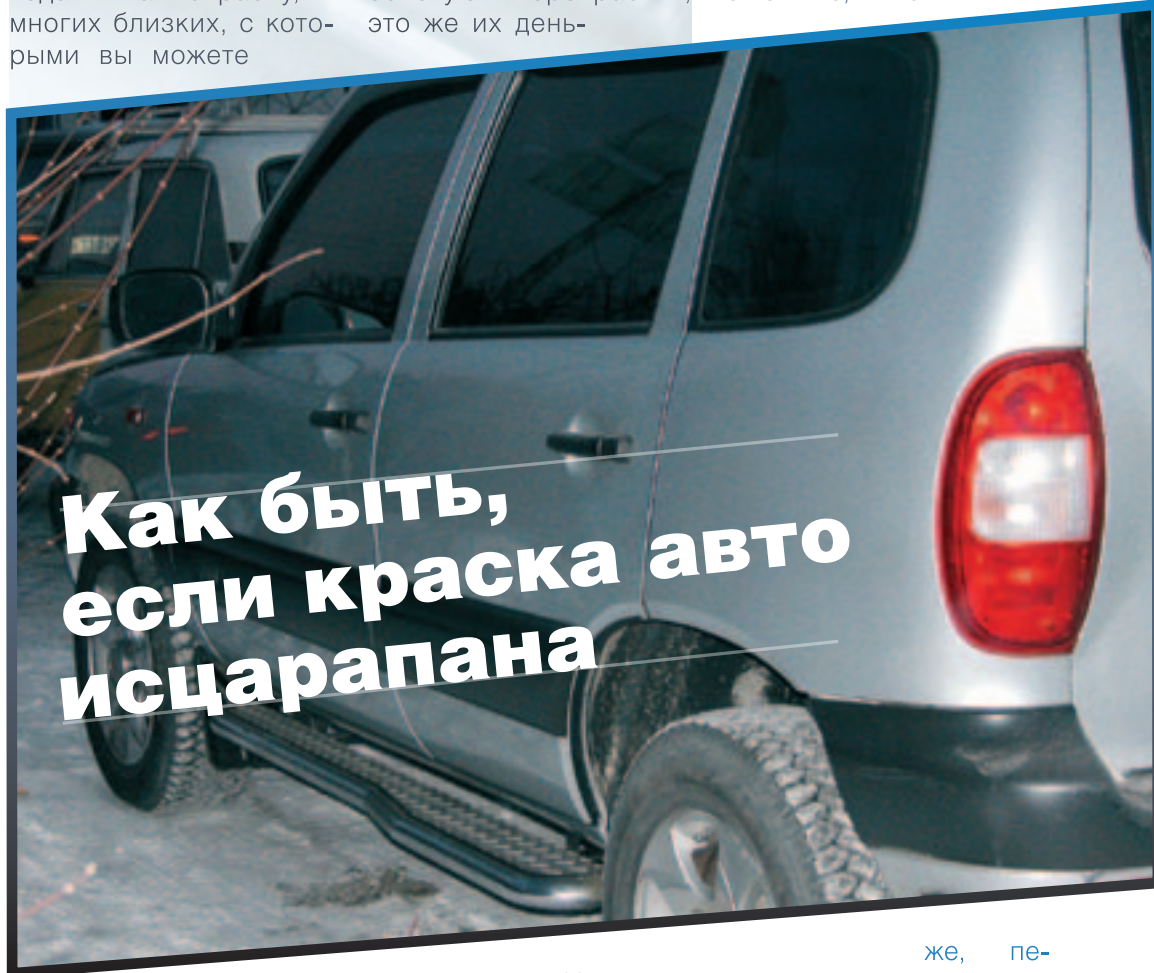
Вот на этом ключевом моменте мы и остановимся, потому что многие автолюбители, вследствие многих факторов, не знают о том, как легко исправить эту проблему. Ещё, перед тем как начать, добавлю, что приводимый мною метод, в этой статье, поможет вам в такой часто встречающейся проблеме

как покраска машины с нуля. Очень часто бывает, так, что машина попала в небольшое ДТП, всё целое, только краска жутко исцарапана, так вот перекрашивать и не нужно. В этом методе, который вам предложу, изложен один очень простой путь решения, он поможет вам избежать проблем с расходами на покраску, и многих близких, с которыми вы можете

она пойдёт о полировке автомобиля.

Вы поняли, часто столкнувшись лицом к лицу с проблемой, мы в панике, несёмся на станции техобслуживания или к частникам, людям которые перекрашивают машины на дому. Потом, могу вас уверить, будут попадаться такие, которые специально вам посоветуют перекрасить, это же их день-

ке, могут быть спокойно выведены с помощью этого метода. Далее, что можно сказать, применительно к процессу полировки автомобиля, что, таким образом, выводятся тонкие грани дизайна автомобиля, даже после самой покраски. Часто так бывает, мы видим перед собой новую машину, присматриваемся ближе, и что



Как быть, если краска авто исцарапана

столкнуться.

Предлагаемый метод, поможет вам привести уровень красоты и дизайна вашего автомобиля в первоначальный вид. Для этого нам потребуется время, терпение, и небольшое оборудование, это насадка на дрель для полировки краски. Насадка обыкновенная стандартная, на местном рынке её можно купить совсем недорого. Вы уже поняли, о чём пойдёт речь,

ги. Но это не выход, а ещё одна проблема вам, финансовые расходы.

Процесс полировки очень прост, это не главное, для этого нужна дрель, круг, шкурка и паста, а вот то, как вы будете преображать ваш автомобиль в первоначальный вид это ключевой момент рассказа. Вы сами заметите, как легко, это происходит, что даже такие глубокие полосы, которые казались не поддающимися полиров-

же, перед нашими глазами на поверхности автомобиля просматривается шагренёв, это такие небольшие наплывы на краске. Эти неприятные наплывы, так же снимаются полировкой.

В предложенном совете, был изложен подход к решению проблемы, с которым часто сталкивается каждый автолюбитель, и в дополнение к этому хочется сказать, что полировка поможет вам решить многие затруднения на этом пути.

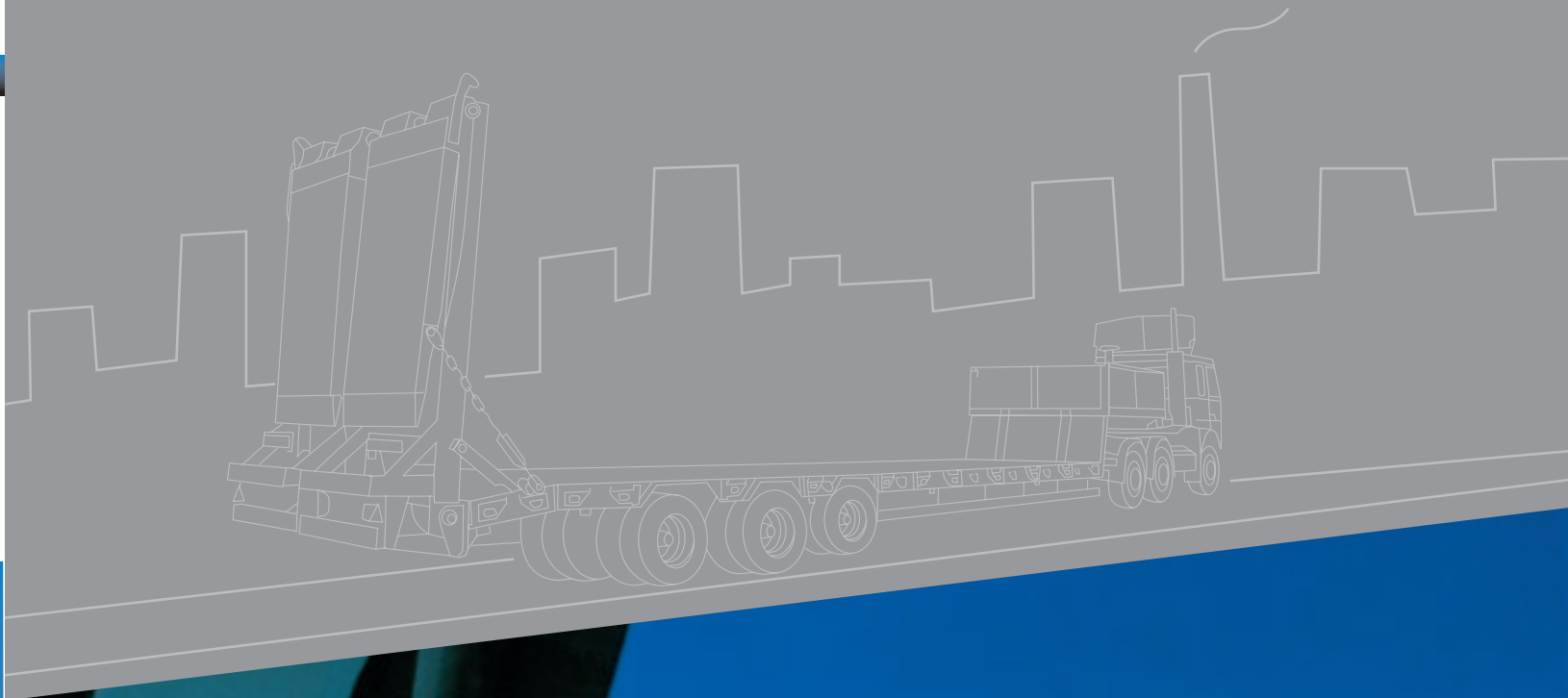


СХЕМА ПРОЕЗДА

