



# ПРИЦЕПНАЯ ТЕХНИКА



## Уважаемые заказчики, покупатели и коллеги!

Этот номер нашего корпоративного журнала «Прицепная техника», который вы сейчас держите в руках, подводит итоги производственной деятельности Челябинского машиностроительного завода автомобильных прицепов в 2008 году. Традиционно мы предоставляем читателям подробную информацию не только о новых моделях полуприцепов, которые мы уже выпускаем и намерены запустить в ближайшее время. В журнальных публикациях подробно анализируются возможности нашей техники, приводятся сравнительные характеристики. Эта информация позволит потребителям нашей продукции сделать объективный выбор. Надеемся, он будет сделан в пользу изделий ЧМЗАП.

Уже стало традицией публиковать на страницах «Прицепной техники» материалы о новациях, которые за последние годы позволили заводу и его коллективу осуществить настоящий технологический прорыв на мировой уровень качества в своем сегменте производства. Нынешний номер журнала в этом смысле не является исключением.

Руководство и менеджмент предприятия в постоянном поиске новых форм и методов работы с клиентами и заказчиками, как постоянными, так и новыми, потенциальными. Думается, читателям небезынтересно будет узнать о новинках дилерской политики ЧМЗАП.

Хочется надеяться, что вся эта информация, а также другие материалы, которые опубликованы в текущем номере «Прицепной техники», будут действительно полезными для Вас. Мы всегда будем рады ответить на любые Ваши вопросы, исполнить Ваши пожелания, дополнив последующие номера корпоративного журнала интересующими данными и информацией.

Пользуясь случаем, хочу добавить, что интересующую Вас информацию можно получить, не дожидаясь выхода в свет очередного номера журнала. Вы всегда можете связаться с нашими консультантами как в дилерских центрах, так и непосредственно на заводе. Мы ответим на любые Ваши вопросы, прямо или косвенно относящиеся к нашей продукции, касается ли это непосредственно той или иной модели полуприцепа, или организации ремонта и эксплуатации непосредственно в Вашем регионе. Да мало ли вопросов, подчас самых неожиданных, может возникнуть к производителю? Мы всегда рады помочь Вам.

Надеюсь на плодотворное, взаимовыгодное сотрудничество. Успехов Вам!

С уважением,  
Генеральный директор В.И.Филатов.

## Желаю удачи вам и процветания вашему делу!



# Для низкорамников и невозможное ВОЗМОЖНО

Челябинский машиностроительный завод автоприцепов производит прицепы с пониженной высотой платформы (низкорамники) с 1997 года. В 90-х годах прошлого столетия фирма «wirtgen» вышла на российский рынок с новой продукцией – дорожно-строительной техникой. Производство семейства полуприцепов с пониженной погрузочной высотой стало предложением ОАО «Уралавтоприцеп» в ответ на острую потребность в быстрой, надежной и эффективной доставке по автомобильным дорогам негабарит-







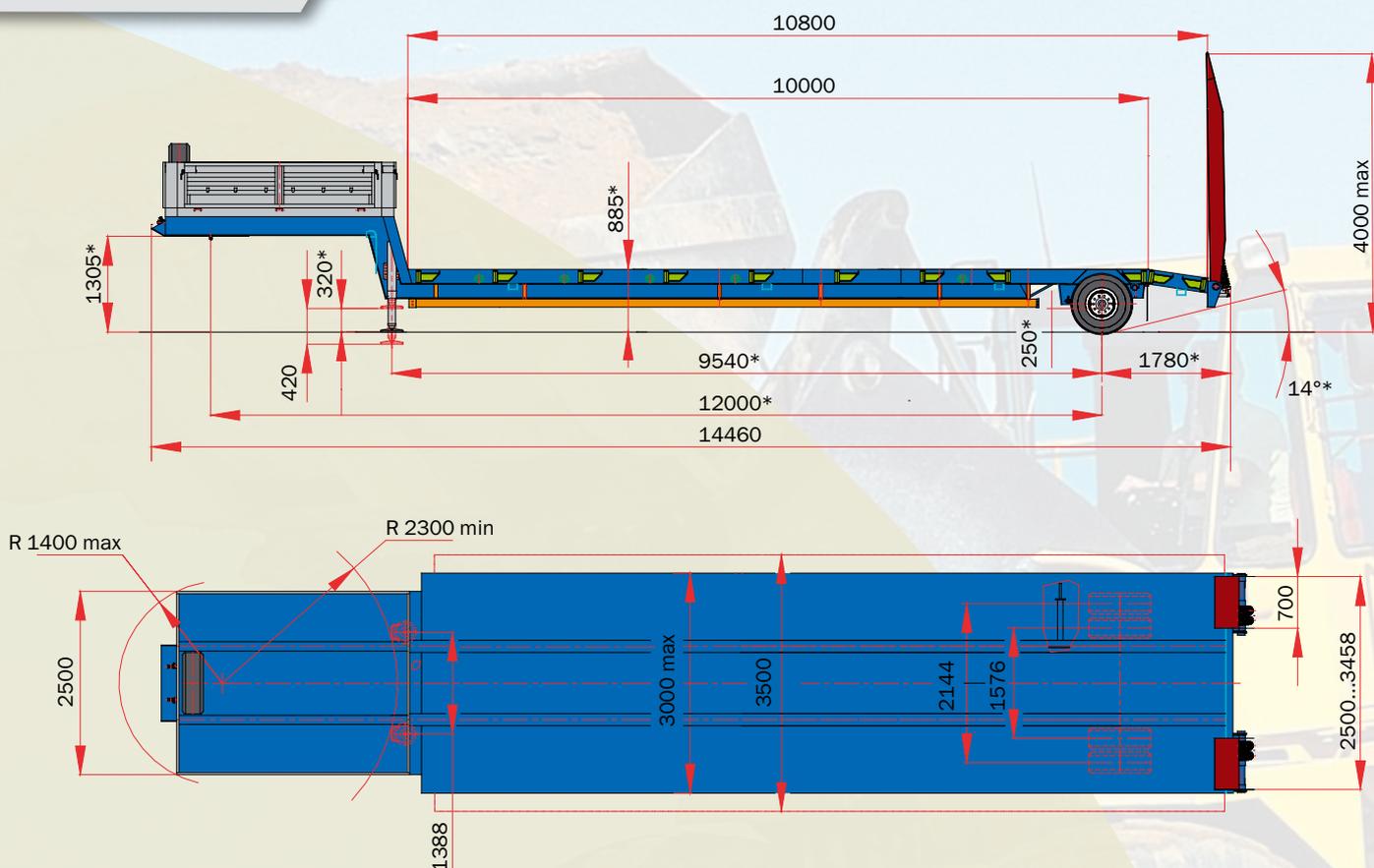


ных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов. Впоследствии производство аналогичного семейства низкорамников подхватили машиностроители Твери, Тюмени и других мелких производств в России. Так в России зародилось это направление прицепного бизнеса.

Отличительной особенностью прицепного состава этого семейства является пониженная (885 мм., но не более одного метра) высота грузовой платформы. Угол наклона въездных трапов у полуприцепов этого семейства варьируется от 8 до 18 градусов и определяется требованиями заказчика. Ширина трапов может быть 400, 700 и 1050 мм. Чтобы в транспортном положении высота по-

луприцепа не превышала четыре метра, каждый трап состоит из двух частей, является складным, а для подъема и опускания трапов применяются гидравлические цилиндры. В качестве дополнительной комплектации полуприцепы оборудуются гидравлической лебедкой с тяговым усилием до пяти тонн.

В модельном ряде низкорамников производства ЧМЗАП представлены одноосные, двухосные, трехосные, трехосные с раздвижной платформой и многоосные полуприцепы с управляемыми осями. Но сегодня хотелось бы более подробно остановиться на одно-, четырех- и пятиосных полуприцепах.

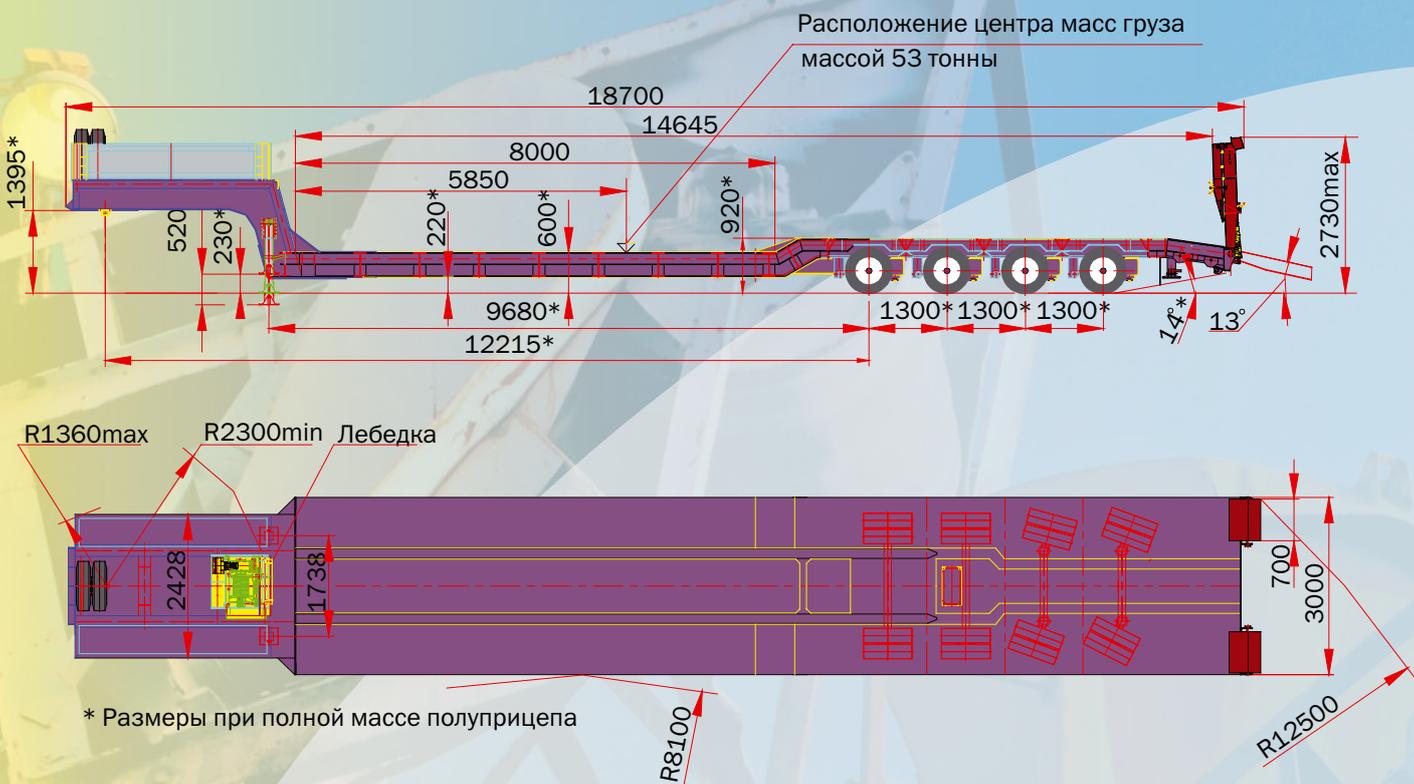


Основателем модельного ряда всего семейства низкорамников, пожалуй, можно назвать одноосный полуприцеп **ЧМЗАП 932620 по спецификации 010**. Он рассчитан на эксплуатацию при температуре от минус 45 до плюс 45 градусов. Сцепной шкворень полуприцепа имеет диаметр 50,8 мм. Грузоподъемность 11,5 тонны, снаряженная масса – 8,5 тонны. Нагрузка на седло тягача – 9,2 тонны, а на дорогу через шины – 10,8 тонны. Высота грузовой платформы составляет 935 мм в снаряженном состоянии и 885 мм при полной загрузке. Высота седельно-сцепного устройства тягача

– 1350 мм в снаряженном состоянии и 1305 мм – при полной загрузке. Ширина платформы – 3000 мм. За счет уширителей она может быть увеличена до 3500 мм. Длина платформы составляет 10,8 метра. Гусачная часть рамы полуприцепа рассчитана на сцепку с седельным тягачом с колесной формулой 6×6, что увеличивает номенклатуру применяемых тягачей. Но мы для работы также рекомендуем использовать седельно-формулы 6×4, например, МАЗ-64229. Максимальная скорость движения 70 км/час. Ширина коридора, занимаемая автопоездом с тягачом МАЗ-64229, составляет 12,5 метров, при повороте тягача с внешним габаритным радиусом – 14 метров.



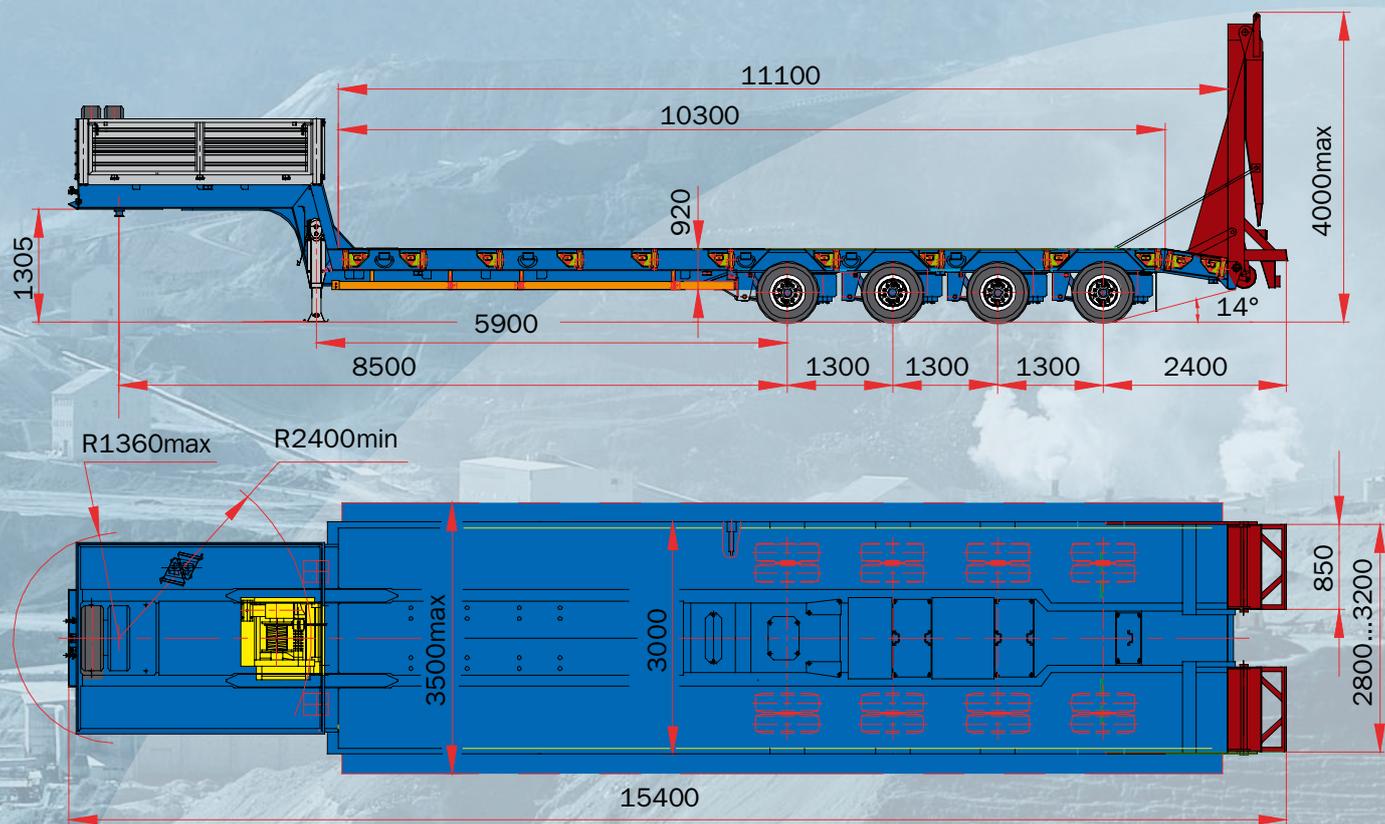
Впрочем, развитие экономики страны, потребности автоперевозчиков и появившиеся новые технологические возможности заставили коллектив ЧМЗАП работать над созданием и более мощных полуприцепов. Результатом такой работы стала серия четырехосных полуприцепов ЧМЗАП 99903 грузоподъемностью от 46 до 54 тонн и погрузочной высотой от 600 до 920 мм.



Полуприцеп **ЧМЗАП 99903 по спецификации 015** предназначен для перевозки негабаритной, тяжелой дорожно-строительной и гусеничной техники. Полуприцеп имеет две грузовые платформы: низкорамную 600 мм и платформу над колесами (920 мм). Особенностью грузовой платформы является: её низкорамная часть выполнена с обратным прогибом так, что её высота в точке расположения центра тяжести груза номинальной массы на 50 мм больше, чем по краям, а платформа над колесами выполнена с некоторым уклоном назад. В результате дорожный просвет под низкорамной платформой после деформации платформы от воздействия груза становится одинаковым по всей длине. Он обладает такими характеристиками: масса перевозимого груза – 53 тонны, собственная масса полуприцепа – 17,5 тонны, полная масса полуприцепа – 70,5 тонны. Общие габаритные размеры – 18700х3000х2730 мм. Нагрузка на седельное устройство тягача – 25 тонн, а при нагрузке на дорогу через шины – 45,5 тонны. Подвеска пневматическая BPW. 1,2 оси – неуправляемые; 3,4 оси – самоустанавливающиеся. Число колес – 16+2. Дорожный просвет 250 мм. Максимальная скорость до 70 км/час. Полуприцеп оснащается механическими трапами с пружинным помощником и углом въезда по трапам 13 градусов.

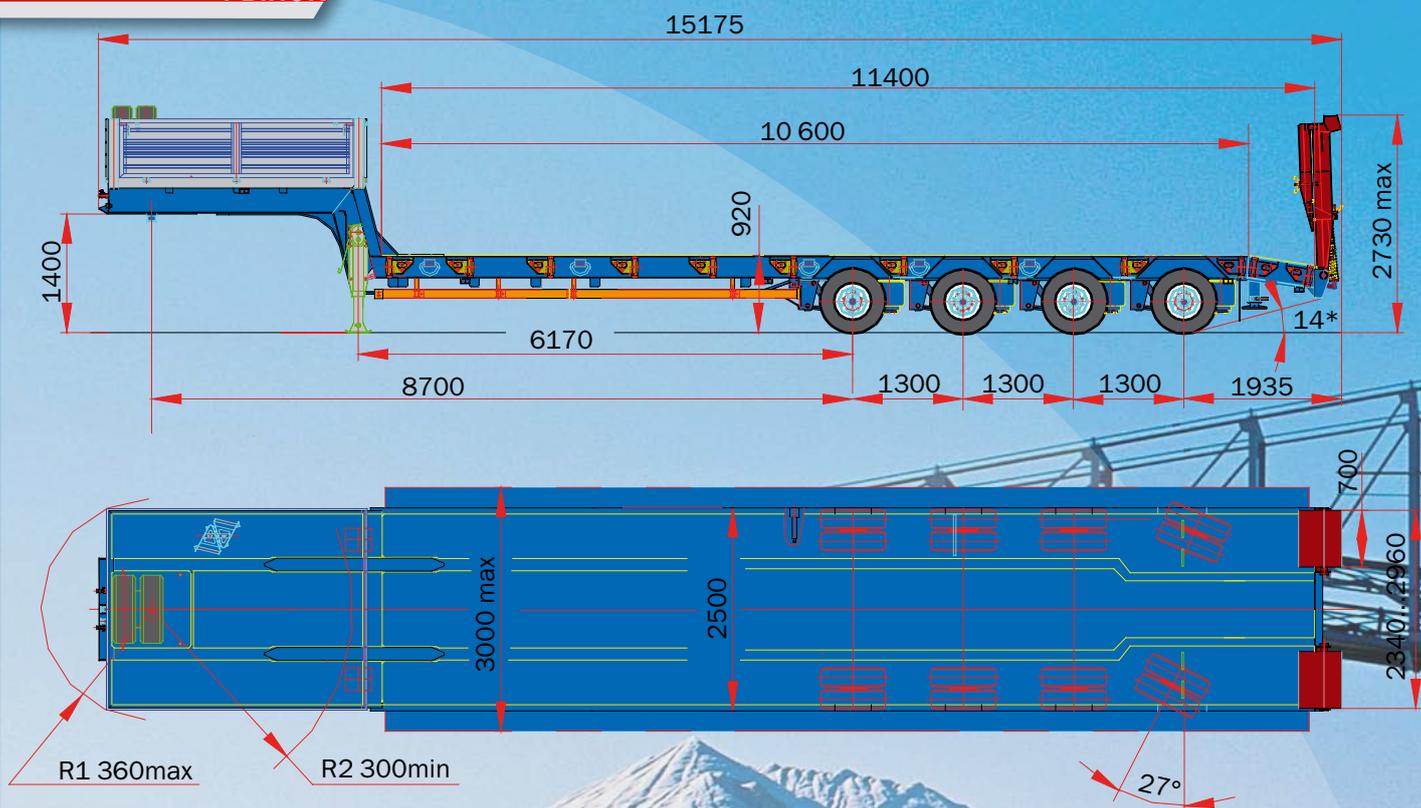






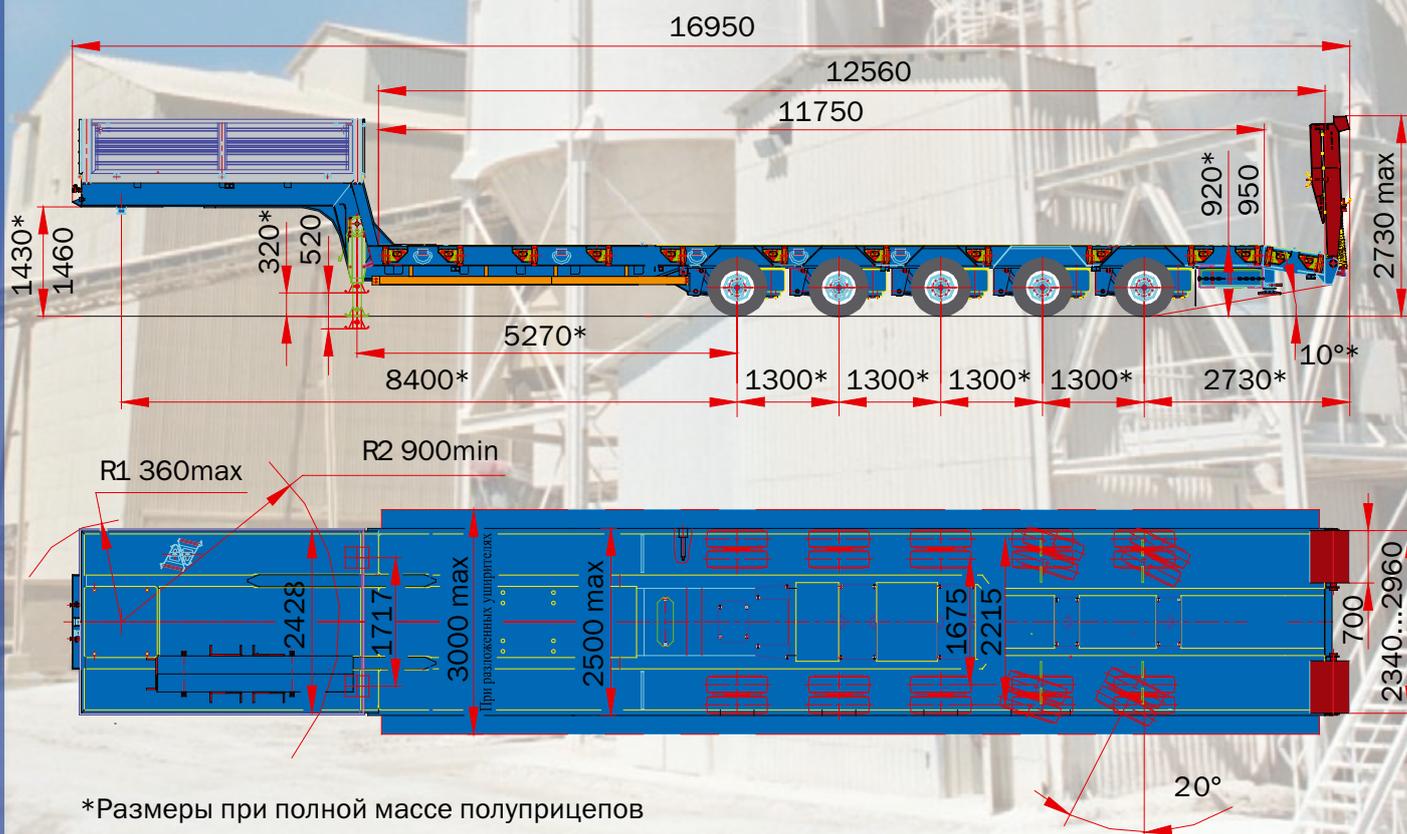
**Модель по спецификации 032** также имеет пневматическую подвеску BPW. 1,2,3 оси – неуправляемые, а 4-я ось – самоустанавливающаяся. Технические характеристики этой модели весьма привлекательны для потребителя. Масса перевозимого груза – 46 тонн, масса снаряженного полуприцепа – 17 тонн, полная масса полуприцепа – 61 тонна. Нагрузка на седельное устройство тягача составляет 23 тонны, а на дорогу через шины – 40 тонн. Габаритные размеры: длина 15400 мм., ширина 2500 (с уширителями 3000) мм., высота 2730 мм. При габаритах рабочей площадки 10300×2500 (с уширителями 3000) мм. Погрузочная высота 910 мм. Число колес 16+2. Дорожный просвет 250 мм. Максимальная скорость до 70 км/час. Прицеп оснащается гидравлическими трапами с углами въезда: первая ступень – 6 градусов, вторая ступень – 8 градусов.





**Модель по спецификации 033** обладает пневматической подвеской BPW и самоустанавливающейся задней осью. Грузоподъемность 54 тонны, число колес 16+2. Габариты платформы 10600×2500 (3000) мм. Погрузочная высота при полной массе 920 мм. Нагрузка на седельно-сцепное устройство тягача 25 тонн, а на дорогу через шины – 44 тонны. Максимальная скорость полуприцепа полной массы 40 км/час. Данная модель оснащена механическими трапами.





\*Размеры при полной массе полуприцепов

Пятиосные прицепы серии ЧМЗАП 99904 – это, если можно так выразиться, гиганты среди гигантов. Они предназначены для транспортировки колесно-гусеничной техники и крупногабаритных, тяжелых и неделимых грузов по дорогам I, II, III технических категорий. Данные полуприцепы, как и практически весь модельный ряд изделий ЧМЗАП, не требуют особых условий хранения и могут эксплуатироваться при температуре от минус 45 до плюс 45 градусов.

Полуприцеп **ЧМЗАП 99904 по спецификации 011** оснащен пневматической подвеской BPW. 1,2,3 оси – неуправляемые, 4,5 оси – самоустанавливающиеся. Максимальный угол поворота колес 27 градусов. Грузоподъемность 60 тонн, снаряженная масса – 17,5 тонны, нагрузка на седло тягача – 23,5 тонны, а на дорогу через шины – 54 тонны. Высота грузовой платформы 950 мм. в снаряженном состоянии и 920 мм. – при полной загрузке. Высота седельно-сцепного устройства тягача – 1460 мм в снаряженном состоянии и 1430 мм. – при полной загрузке. Ширина платформы – 2960 мм. За счет уширителей она может быть увеличена до 3000 мм. Длина платформы – 16950 мм. Максимальная скорость движения по дорогам I и II категорий – 60 км/час, по дорогам III категории – 40 км/час.

Полуприцеп **ЧМЗАП 99904 по спецификации 011 ШГУ** отличается от своего аналога по спецификации 011 большей шириной платформы – 3000 мм., которая с помощью уширителей доводится до 3500 мм. Высота седельно-сцепного устройства тягача – 1650 мм. в снаряженном состоянии и 1600 мм. – при полной нагрузке. Полуприцеп данной спецификации оснащается гидротрапами. Угол въезда первой ступени – 6 градусов, второй ступени – 8 градусов. Среди конструктивных особенностей можно отметить высокую плавность хода и возможность использования пневмоподвески для погрузочно-разгрузочных работ.





Описание полуприцепа-тяжеловоза ЧМЗАП-9906.40 по спецификации 070 (базовая модель)

## 1. Эксплуатационные характеристики.

Полуприцеп-тяжеловоз ЧМЗАП-9906.40 по спецификации 041 предназначен для перевозки колесной и гусеничной техники и других тяжеловесных грузов по дорогам I, II и III технических категорий (СНиП 2.05.02-85).

Полуприцеп рассчитан на эксплуатацию при безгаражном хранении при температуре окружающего воздуха от минус 45 до плюс 45 °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. Выводы пневмопривода тормозов соответствуют ГОСТ Р 50023-92 и ГОСТ Р 41.13 или ГОСТ4364-81. Электровыводы выполнены по ГОСТ Р 41.48-99 или ГОСТ 8769-75.

Седельные тягачи должны допускать нагрузку на седло не менее 17 тонн и иметь присоединительные размеры по ГОСТ 12105-74 для вертикальной нагрузки свыше 8,5 тонн.

Грузоподъемность 38 тонн. Снаряженная масса – 10 тонн. Нагрузка на седло тягача – 17 тонн, на дорогу через шины – 31 тонну.

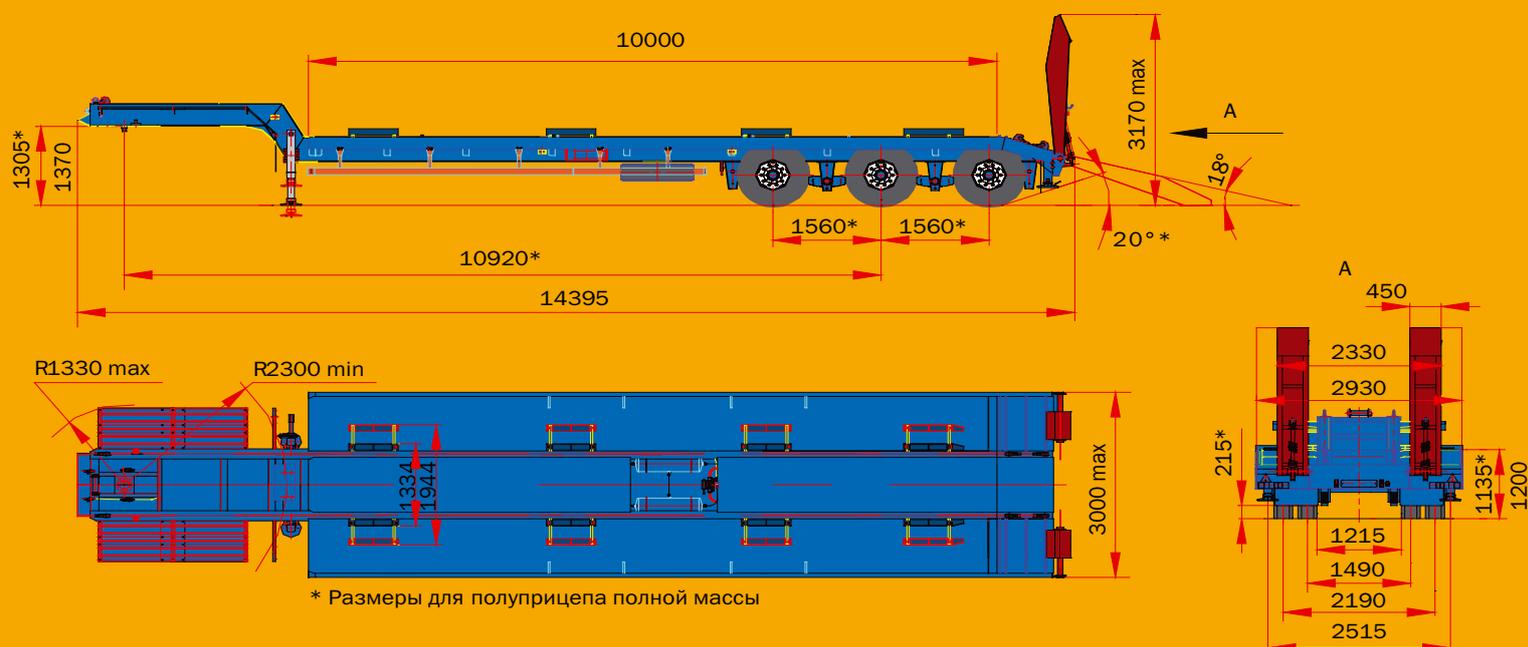
Высота грузовой платформы 935 мм. в снаряженном состоянии и 885 – при полной нагрузке. Высота седельно-сцепного устройства тягача – 1415 мм. в снаряженном состоянии и 1350 мм. – при полной нагрузке.

Ширина платформы – 2500 мм. – за счет уширителей может быть увеличена до 3000 мм. Длина платформы – 11,8 метра.

Передняя (гусачная часть) рамы полуприцепа рассчитана на сцепку с седельным тягачом с колесной формулой 6×6 (задний габаритный радиус равен 2300 мм.). Рекомендуемый тягач – гидрофицированный вариант седельного тягача КрАЗ-6443.

Максимальная скорость движения 70 км/час.

Ширина коридора, занимаемая автопоездом с тягачом КрАЗ-6443, составляет 12,5 м. при повороте тягача с внешним габаритным радиусом 14 м.





## 2. Сведения о конструкции.

Полуприцеп имеет три колесных оси. Шесть рессор (по две на каждой оси) своей средней частью стремянками крепятся к балке оси. Один конец рессоры передней и задней оси опирается на кронштейн, приваренный к основному лонжерону рамы, а второй – на балансиры подвески. Концы рессор средней оси опираются на балансиры подвески. Балансиры подвески обеспечивают равномерное распределение нагрузки между осями при переезде дорожных неровностей. Тяговые и тормозные усилия передаются от колесных осей на раму шестью реактивными штангами (по две на каждую ось).

Тормозные механизмы колодочные барабанного типа с кулачковым разжимом тормозных колодок и автоматической регулировкой зазора между беговой дорожкой тормозного барабана и тормозящей поверхностью колодок. Диаметр беговой дорожки тормозного барабана 300 мм., ширина – 200 мм.

В состав тормозного привода входит антиблокировочная система тормозов категории В конфигурации 4S/3M.

Грузовая платформа покрыта металлическим настилом. Трапы шириной 1050 мм. снабжены гидравлическим механизмом подъема и опускания и устройством поперечного перемещения, которое дает возможность приспособить колею трапов под колею перевозимой техники.

Полуприцепы поставляются с уширителями платформы, бортами на гусачной части рамы, гидравлической лебедкой.

## 3. Дополнительные возможности, представляемые заводом, по заявке покупателя:

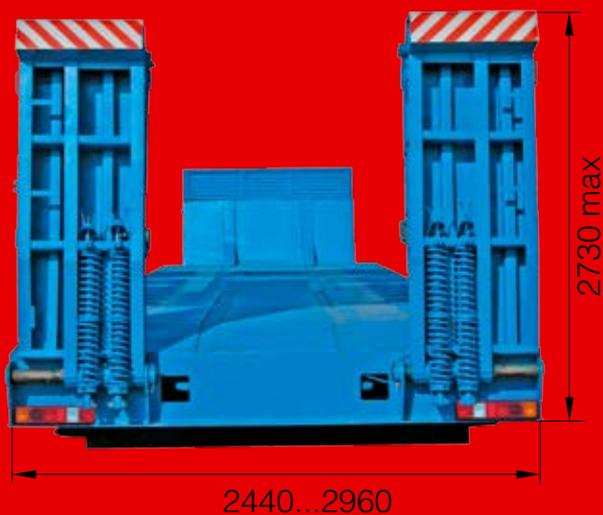
- замена рессорной подвески производства ЧМЗАП на импортную подвеску (BPW, GIGANT и т.п.),
- установка импортного опорного устройства фирмы JOST,
- установка сцепного шкворня диаметром 88,9 мм. (3,5 дюйма),
- установка механических трапов шириной 400 мм. с углом въезда 18 градусов, шириной 700 мм. с углом въезда 13 градусов,
- комплектование съемной фермой для перевозки железобетонных панелей, замками для крепления больших грузовых контейнеров, выдвигаемыми уширителями с винтовыми опорами, отбойными брусками с изменяемой шириной уставновки, стойками (кониками) для перевозки проката металлов, леса,
- изготовление платформ различной длины: 8,7; 9,3; 10,0; 11,0; 11,8; 13 и 14 метров,
- увеличение ширины платформы,
- поставка без бортов на гусачной части, уширителей, трапов, антиблокировочной системы тормозов, гидравлической лебедки,
- поставка низкорамного полуприцепа с высотой платформы не более 630 мм.



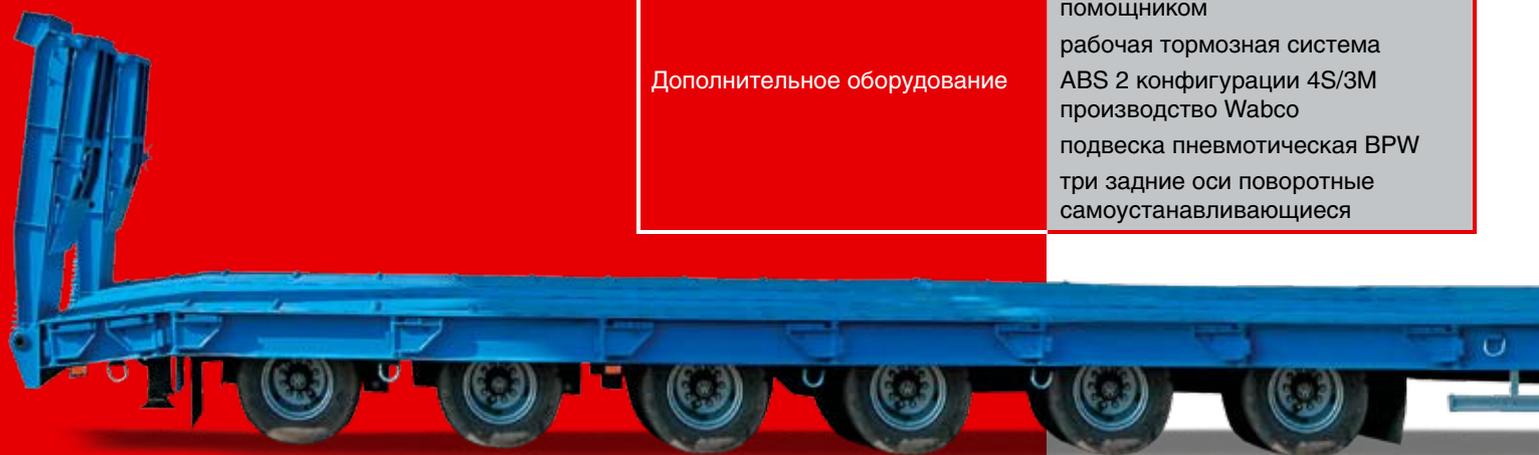
## СТАНДАРТЫ:

ГОСТ 12017-81 или ГОСТ Р 41.55-99 – для осей  
 ГОСТ 12105-74 – для седельного устройства  
 ГОСТ 9200 или ОСТ 37.001.441 – для выводов  
 ГОСТ 4364-81 – для выводов пневмопривода  
 СНиП 2.05.02-85 – для дорожного покрытия

Полуприцеп-тяжеловоз с пониженной высотой. ЧМЗАП 99902-0000012 предназначен для перевозки стандартных грузов, а также нестандартных грузов с ограниченной высотой. Оборудован механическими, двухступенчатыми трапами-помощниками подъема и опускания, для подъема и опускания под углом 14°. По желанию заказчика гидравлической лебедкой, располагаемой на погрузочной платформе. Стандартная комплектация включает боковые уширители, позволяющие



Наименование	ЧМЗАП 99904-0000012
Масса, перевозимого груза, кг	70 000
Снаряженная масса, кг	19 000
Нагрузка на седельное устройство, кг	25 000
Нагрузка на дорогу через шины, кг	64 000
Шины	235/75R17,5141J
Количество колес, шт.	24+2
Дорожный просвет	250
Угол въезда по трапам, град.	14
Максимальная скорость движения, км/ч	60
Рекомендуемый тягач	Volvo FH12 6x4
Дополнительное оборудование	трапы механические, двухступенчатые с пружинным помощником рабочая тормозная система ABS 2 конфигурации 4S/3M производство Wabco подвеска пневмотическая BPW три задние оси поворотные самоустанавливающиеся

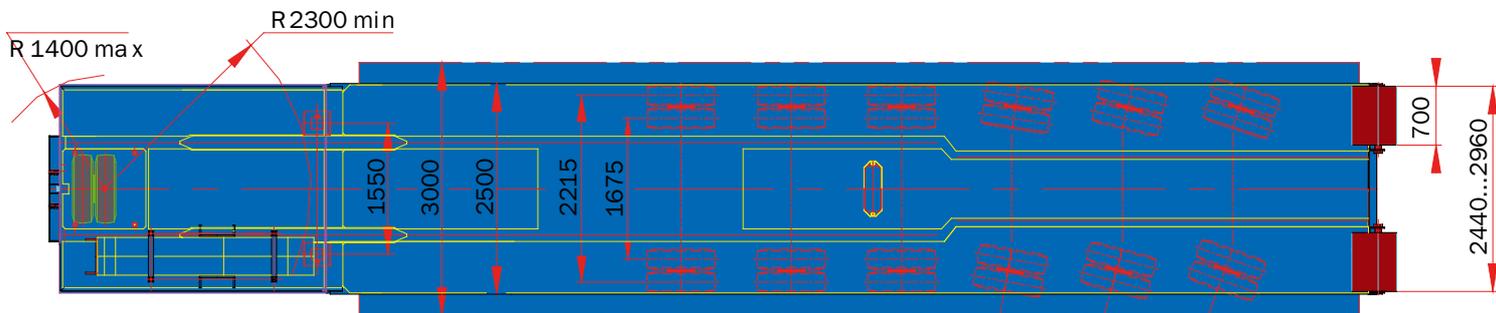
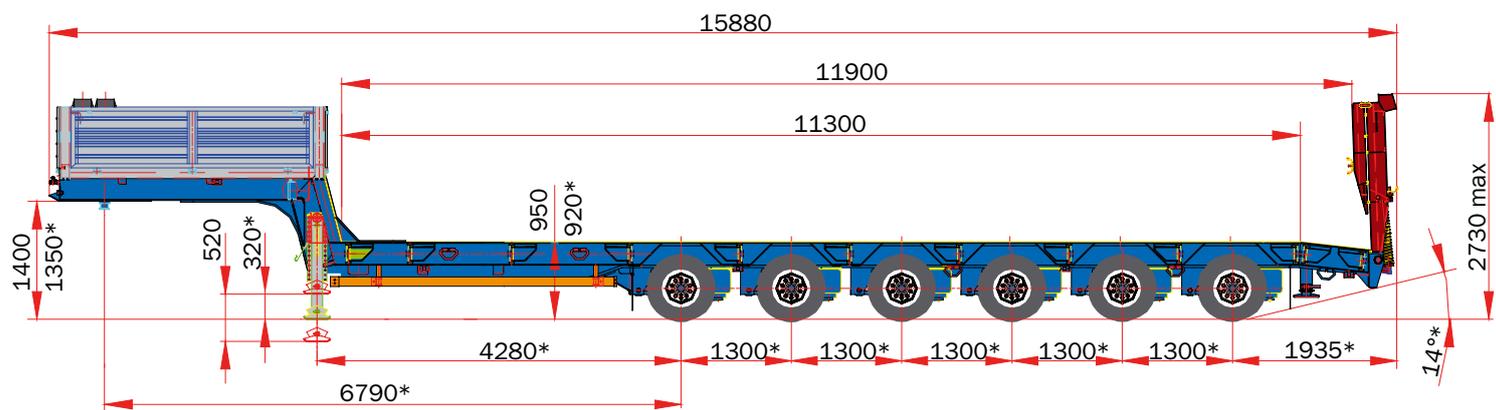


цепного шкворня;  
 а тягача;  
 ов электросоединений;  
 да тормозной системы;  
 я.

# ЧМЗАП 99902-0000012

ысотой грузовой платформы модели  
 а перевозки колесной и гусеничной  
 собственной массы до 70 тонн.  
 вляет 19 тонн. Модель снабжена  
 ами, оборудованными механическими  
 въезда на платформу техники. своим  
 чика модель может комплектоваться  
 ой в гусачной части полуприцепа и  
 вной техники или затягивания груза  
 а ширина платформы 2,5 м, но с  
 о увеличение погрузочной ширины

до 3 м. Полуприцеп оборудован бортовой грузовой площадкой в гусачной части и рассчитан на сцепку с седельным тягачом, допускающим нагрузку на седло не менее 25 тонн, при 64 тонной нагрузке на дорожное покрытие через шины. Диаметр сцепного шкворня 3,5 дюйма. Подвеска полуприцепа пневмотическая 6-осная с самоустанавливающимися тремя задними осями. Полуприцеп рассчитан на эксплуатацию по дорогам I-III технических категорий при температуре от -45 °С и до +45 °С и относительной влажности воздуха от 75 ° при +15 °С. Максимальная скорость движения снаряженного полуприцепа 60 км/час, полуприцеп полной массы – 40 км/час. При соблюдении режимов эксплуатации полуприцепа допускается его безгаражное хранение.



# ДЛЯ ЧЕЛЯБИНСКИХ ТЯЖЕЛОВОЗОВ НЕТ НЕВОЗМОЖНОГО

ТОВАР ЛИЦОМ

Полуприцеп-тяжеловоз ЧМЗАП-9906.40 по спецификации 041 предназначен для перевозки колесной и гусеничной техники и других тяжеловесных грузов по дорогам I, II и III технических категорий. Полуприцеп рассчитан на эксплуатацию при безгаражном хранении при температуре окружающего воздуха от минус 45 до плюс 45 градусов. Грузоподъемность 38 тонн. Снаряженная масса – 10 тонн. Нагрузка на седло тягача – 17 тонн, на дорогу через шины – 31 тонну. Высота грузовой платформы 935 мм. в снаряженном состоянии и 885 – при полной нагрузке. Высота седельно-сцепного устройства тягача – 1415 мм. в снаряженном состоянии и 1350 мм – при полной нагрузке. Ширина платформы – 2500 мм. За счет уширителей она может быть увеличена до 3000 мм. Длина платформы – 11,8 метра. Передняя (гусачная часть) рамы полуприцепа рассчитана на сцепку с седельным тягачом с колесной формулой 6x6 (задний габаритный радиус равен 2300 мм.). Рекомендуемый тягач – гидрофицированный вариант седельного тягача КрАЗ-6443. Максимальная скорость движения 70 км/час. Ширина коридора, занимаемая автопоездом с тягачом КрАЗ-6443, составляет 12,5 м. при повороте тягача с внешним габаритным радиусом 14 м.

Полуприцеп имеет три колесных оси. Шесть рессор (по две на каждой оси) своей средней частью стремянками крепятся к балке оси. Один конец рессоры передней и задней оси опирается на кронштейн, приваренный к основному лонжерону рамы, а второй – на балансир подвески. Концы рессор средней оси опираются на балансиры подвески. Балансиры подвески

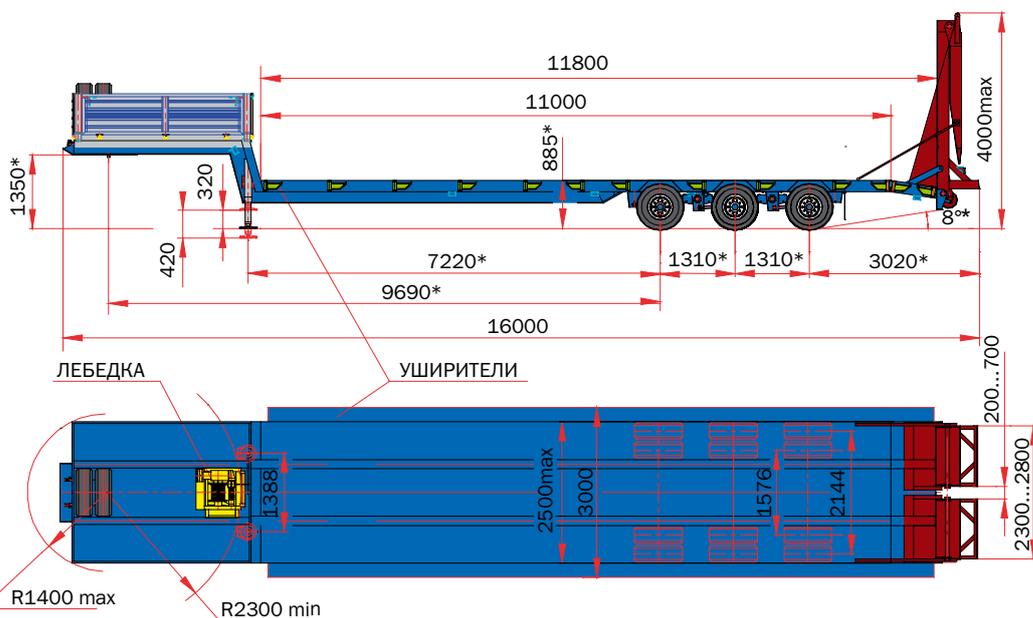
обеспечивают равномерное распределение нагрузки между осями при переезде дорожных неровностей. Тяговые и тормозные усилия передаются от колесных осей на раму шестью реактивными штангами (по две на каждую ось). Тормозные механизмы колодочные барабанного типа с кулачковым разжимом тормозных колодок и автоматической регулировкой зазора между беговой дорожкой тормозного барабана и тормозящей поверхностью колодок. Диаметр беговой дорожки тормозного барабана 300 мм., ширина – 200 мм.

Грузовая платформа покрыта металлическим настилом. Трапы шириной 1050 мм. снабжены гидравлическим механизмом подъема и опускания и устройством поперечного перемещения, которое дает возможность приспособить колею трапов под колею перевозимой техники. Полуприцепы поставляются с уширителями платформы, бортами на гусачной части рамы, гидравлической лебедкой.

Завод уже в базовой комплектации устанавливает импортные комплектующие. Подвеска BPW, GIGANT, импортное опорное устройство фирмы JOST, сцепной шкворень диаметром 88,9 мм. (3,5 дюйма).

При технической потребности заказчика, в процессе изготовления данной модели полуприцепа может быть произведена установка механических трапов шириной 400 мм. с углом въезда 18 градусов, шириной 700 мм. с углом въезда 13 градусов. Для заказчиков, занимающихся перевозкой тяжелых, негабаритных грузов, должна представлять интерес возможность комплектования съемной фермой для перевозки железобетонных панелей, замками для крепления большегрузных контейнеров, выдвигаемыми уширителями с винтовыми опорами, отбойными брусками с изменяемой шириной уставновки, стойками (кониками) для перевозки проката металлов, леса и так далее.

Если вам необходимо, мы изготовим платформы любой потребной длины: 8,7; 9,3; 10,0; 11,0; 11,8; 13 и 14 метров, увеличим ширину платформы. По согласованию с заказчиком возможна также поставка без бортов на гусачной части, уширителей, трапов, гидравлической лебедки. И, наконец, по вашей заявке мы изготовим низкорамный полуприцеп с высотой платформы не более 630 мм.



## Испытательная лаборатория

2002 года ОАО «Уралавтоприцеп» имеет аттестацию аккредитации Испытательной лаборатории со сроком действия на 5 лет.

В 2008 году ОАО «Уралавтоприцеп» провел работу по переаккредитации Испытательной лаборатории на техническую компетентность, что дает ей право проведения сертификационных испытаний для получения Одобрения типа транспортного средства.

При аккредитации лаборатории комиссия под

руководством Российского Агентства по техническому регулированию провела оценку технической компетентности работников лаборатории, состояния технической документации и испытательного оборудования для проведения испытаний прицепной техники с целью подтверждения ее безопасности.

Испытательная лаборатория подтвердила свою техническую компетентность для проведения испытаний прицепной техники, поставляемой для Министерства Обороны РФ и другие силовые структуры Российской Федерации.

## Сертификация системы качества – залог успеха предприятия в условиях рыночной конкуренции

В ноябре 2007 года наше предприятие получило сертификат соответствия, выданный органом сертификации систем менеджмента качества «Самт-Фонд», удостоверяющий систему менеджмента качества применительно к проектированию, производству, поставке продукции: прицепов и полуприцепов автомобильных, полуприцепов-тяжеловозов, прицепов-модулей, контейнеровозов, шасси и запасных частей к ним.

Этим документом подтверждено «третьей стороной» – аккредитованным органом по системе качества соответствие существующей на заводе системы качества требованиям международного стандарта ИСО 9001:2000.

Надо отметить, что подтверждение эффективно функционирующей СМК для нашего предприятия не новое. Завод, начиная с 2000 года, планомерно занимается совершенствованием системой менеджмента для руководства и управления организацией применительно к качеству.

С апреля 2004 года по апрель 2007 года наше предприятие имело сертификат на СМК, выданный органом по сертификации г.Челябинска «Центр менеджмента качества и сертификации».

И вот новый успех. Этот документ для нашего завода является одним из главных факторов доверия со стороны потребителя и заказчика, необходимым условием участия в конкурсах и тендерах, сотрудничества с западными партнерами. Его получение объективно способствует повышению престижа ЧМЗАП среди предприятий – конкурентов, расширяет возможности по продвижению продукции на внутренний и международный рынки. Наличие такого сертификата обязывает улучшать процессы производства и качество выпускаемой продукции.

	
<b>СИСТЕМА СЕРТИФИКАЦИИ ГОСТ Р</b> <b>РЕГИСТР СИСТЕМ КАЧЕСТВА</b> ОРГАН ПО СЕРТИФИКАЦИИ СИСТЕМ МЕНЕДЖМЕНТА КАЧЕСТВА "САМТ-ФОНД" № РОСС RU.0001.131С06	
<b>К № 08238</b> <b>СЕРТИФИКАТ СООТВЕТСТВИЯ</b> Выдан ОАО «Уралавтоприцеп» 454038, Россия, г. Челябинск, ул. Хлебозаводская, 5 <b>НАСТОЯЩИЙ СЕРТИФИКАТ УДОСТОВЕРЯЕТ:</b> система менеджмента качества применительно к проектированию, производству, поставке продукции: прицепы и полуприцепы автомобильные, полуприцепы-тяжеловозы, прицепы-модули, контейнеровозы, шасси и запасные части к ним <b>СООТВЕТСТВУЕТ ТРЕБОВАНИЯМ</b> ГОСТ Р ИСО 9001-2001 (ИСО 9001 : 2000) Разъяснения, касающиеся области сертификации СМК, могут быть получены путем консультаций с ОАО «Уралавтоприцеп» Регистрационный № РОСС RU.ИСО6.К00081 Дата регистрации 06.11.2007      Срок действия до 06.11.2010 Руководитель Органа по сертификации систем качества      М.И. Грифф Председатель комиссии      С.И. Жуков	
Учетный номер Регистра систем качества №      06803	

## Новинка 2009

Полуприцеп-тяжеловоз низкорамный с отсоединяемым гусаком **ЧМЗАП-93371-0000020** – это самая первая из новинок начинающегося 2009 года. Он предназначен для транспортировки гусеничной техники. Его грузоподъемность – до 50 тонн. Особенностью данного полуприцепа является то, что заезд техники осуществляется спереди после отстыковки гусачной части. Преимуществом данной конструкции в сравнении с традиционными полуприцепами, оборудованными трапами, расположенными сзади, является то, что гусеничная техника заезжает под малым углом. Это предохраняет от ударных нагрузок, неизбежно возникающих при заезде по трапам. Новинка обладает еще целым рядом преимуществ и достоинств. Машины такого класса были представлены европейскими производителями на выставке «СТТ-2008» в Москве, а также на Международной выставке в Ганновере. И вот теперь аналогичную моделью, как минимум, не уступающей лучшим зарубежным аналогам потребителей порадуют челябинцы.

Новинки года уходящего и года грядущего

# НОВИНКИ 2008-2009

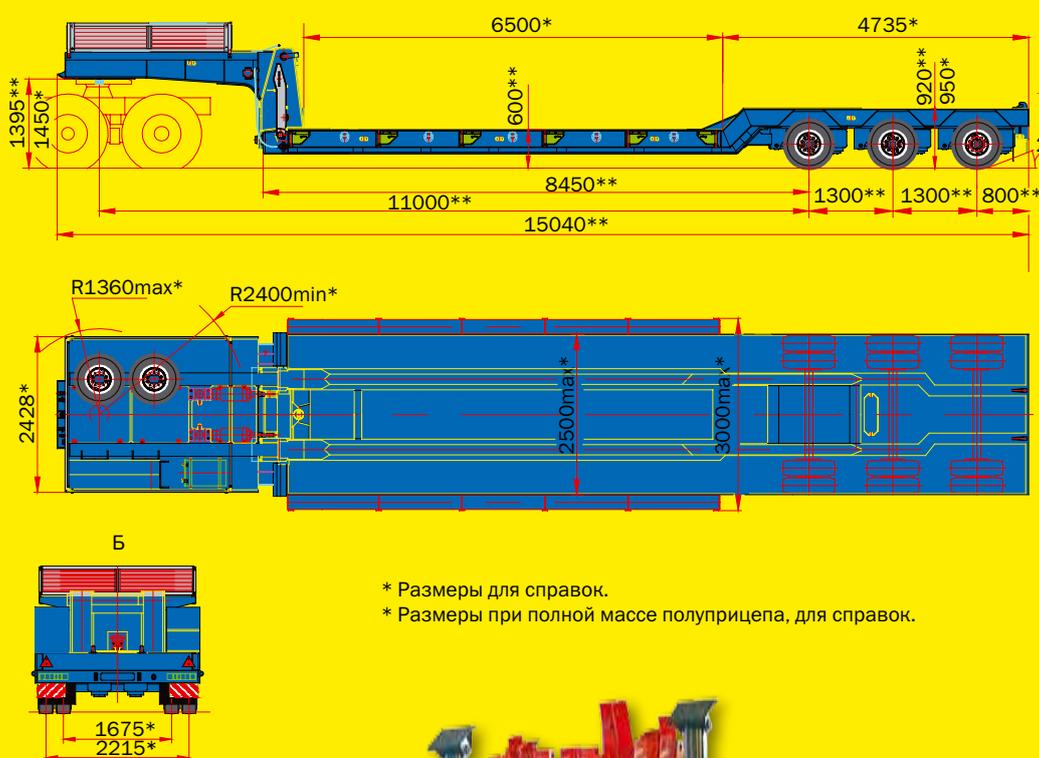
## Новинки 2008

Уходящий 2008 год порадовал заводчан, наших деловых партнеров и потребителей множеством больших и малых производственных достижений. О некоторых из них, о новинках модельного ряда производимой продукции мы хотим сегодня сказать несколько слов.

Полуприцеп автомобильный **ЧМЗАП-9906.000000.038Б-20**, предназначен для предприятий осуществляющих

разработку нефтяных и газовых месторождений. Разрабатывался по техническому заданию ОАО «Сургутнефтегаз» с учетом всех требований, которые предъявляют нефтяники и газовики к данному виду полуприцепа при доставке оборудования для буровых скважин и других тяжелых, негабаритных и неделимых грузов. Конструкция выполнена таким образом, что позволяет перевозить различные грузы непосредственно со склада до нефтяных месторождений. Новый полуприцеп разработан под мощный четырехосный тягач Tatra 815. На полуприцепе установлены шины большого диаметра 16,00-R20, такие же, как на тягаче. Они обеспечивают высокий дорожный просвет, что позволяет двигаться автопоезду по любому виду дорог и местности. Полуприцеп оснащен съемными бортами: боковые, задние высотой один метр и передними силовыми бортами высотой 2,5 метра. Высота бортов защищает кабину и водителя при смещении длинномерного груза.

ЧМЗАП-93371-0000020



- \* Размеры для справок.
- \* Размеры при полной массе полуприцепа, для справок.



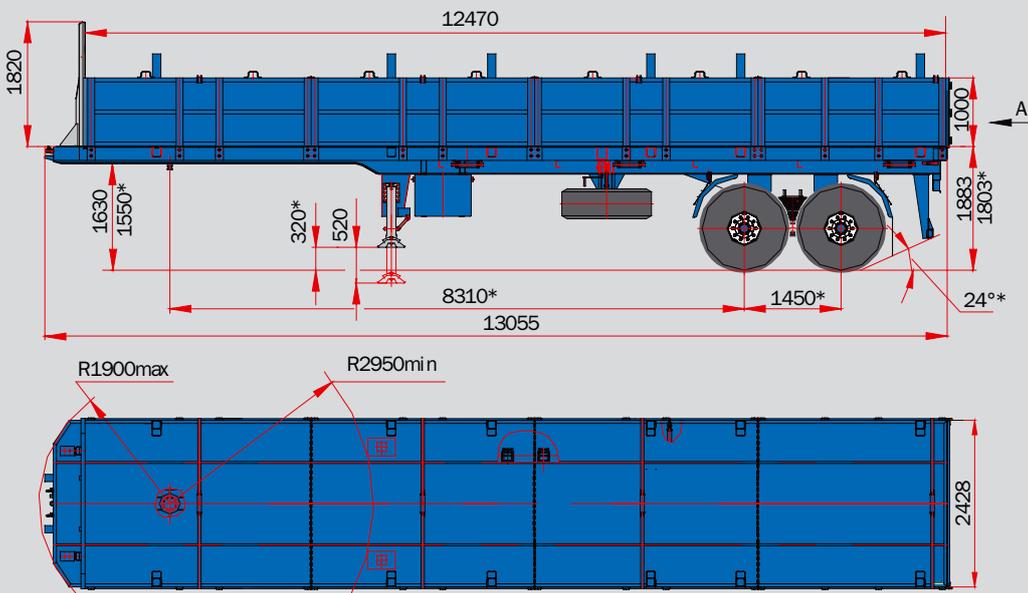
Сейчас идет активная работа по созданию совершенно нового низкорамного полуприцепа для перевозки зерновых комбайнов российского и импортного производства, колесных грейдеров и другой дорожно-строительной техники.

Полуприцеп тентованный с бортовой платформой **ЧМЗАП-9906.500000.048** Разработан и произведен ОАО «Уралавтоприцеп» совместно с германской фирмой BPW-OST. Оптимальная конструкция, спроектирована специально для эксплуатации в дорожных условиях России, отвечающая требованиям Европейского сообщества и Госстандарта РФ.

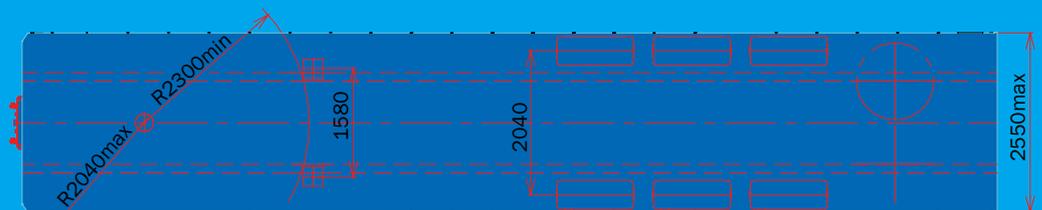
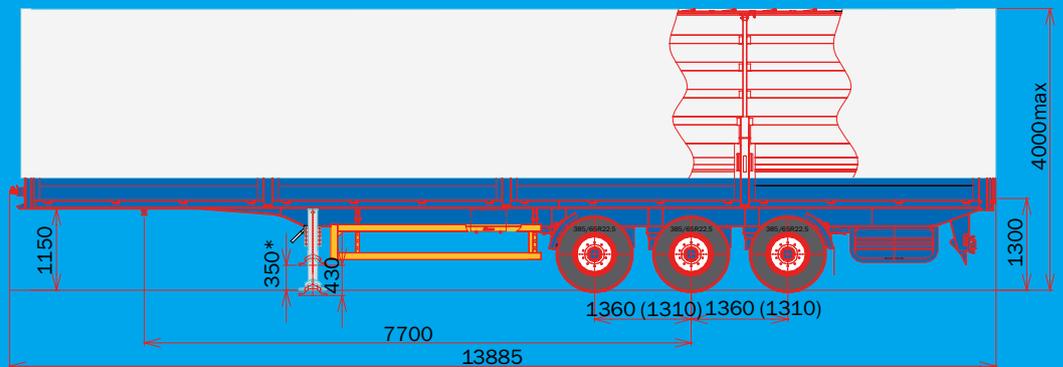
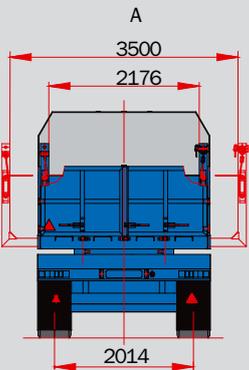
Полуприцеп тентованный **ЧМЗАП-9906.500000.048** предназначен для перевозки пакетированных грузов, уложенных и упакованных на стандартных поддонах. Размеры полуприцепа обеспечивают вместимость в разрешенные для автопоезда габариты и полезный объем тентованного пространства свыше 86 кубометров. Конструкция каркаса тента позволяет дополнительно увеличивать высоту крыши до 300 миллиметров.

По краям пола грузовой платформы имеются вынимающиеся из гнезд петли для закрепления ремней и увязки груза. Полуприцеп, за исключением рамы, собирается из комплектующих от известных европейских производителей, что обеспечивает повышенное качество всех его узлов и агрегатов. Передний борт, боковые откидные и задние распашные борты собраны из алюминиевых профилей. Этим самым достигается легкость откидывания бортов и снижение снаряженной массы полуприцепа.

ЧМЗАП -9906.000000.038Б-20



\* Размеры при полной массе полуприцепа



NEW 2008

ЧМЗАП-9906.500000.048

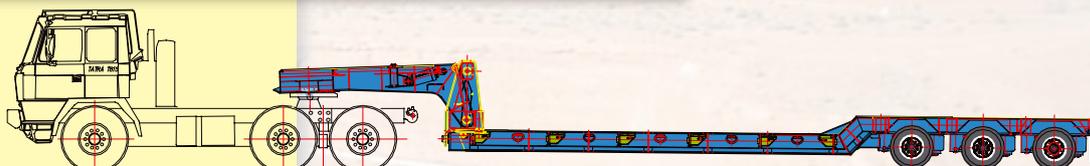
1. Исходное положение снаряженного полуприцепа.



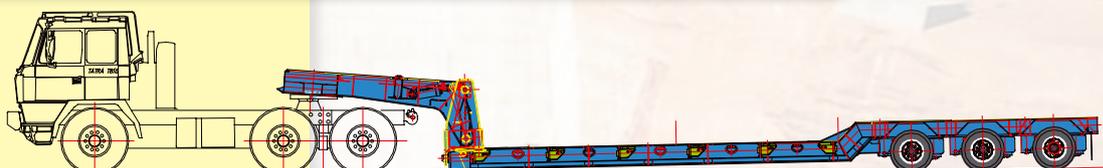
2. Сцепка тягача со снаряженным полуприцепом.



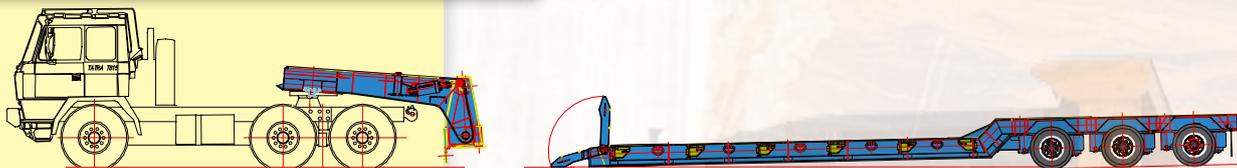
3. Приведение снаряженного полуприцепа в транспортное положение.



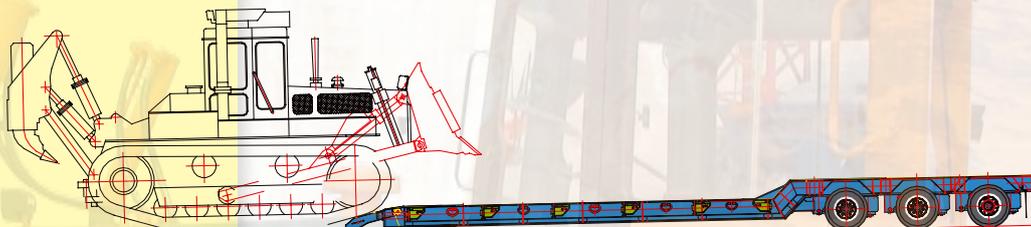
4. Подготовка полуприцепа к погрузке техники (опускание платформы на землю).



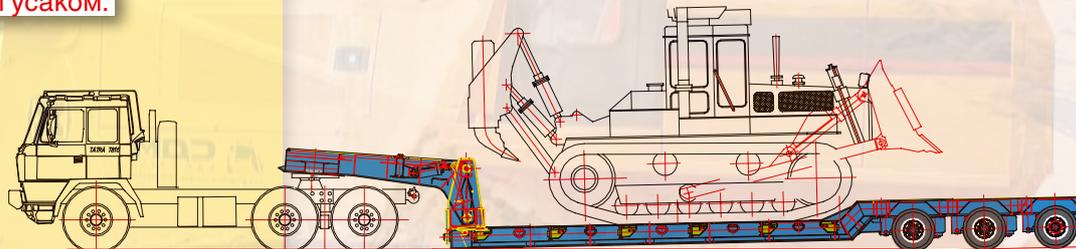
5. Расстыковка гусака, отъезд тягача с гусаком.



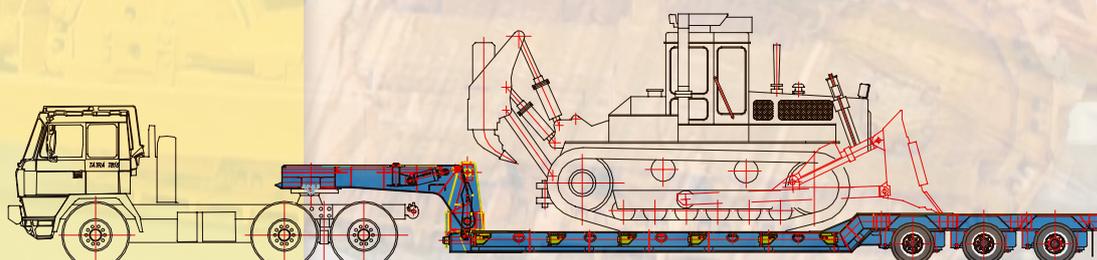
6. Заезд техники.



7. Подъезд тягача с гусаком.



8. Стыковка гусака, подъем платформы, приведение полуприцепа в транспортное положение.





ЧМЗАП 999-904-011Ш

В 2008 году ОАО «Уралавтоприцеп» приняло участие в 13 отраслевых выставках.

Первой в цепи выставок стала межрегиональная специализированная выставка «**Стройка Севера**», которая проходила 11–13 марта 2008 года в Нефтеюганске. Продукция Челябинского завода автоприцепов была подробно представлена в каталоге, выпущенном накануне открытия мероприятия.

## Продукция была представлена достойно

площадке была широко представлена техника как зарубежных компаний с мировым именем, так и отечественных производителей. Участие в выставке позволило нашему предприятию продемонстрировать свой потенциал и подтвердить серьезность намерений по выходу в новые регионы России и стран СНГ. По итогам этого весьма авторитетного специализированного мероприятия ОАО «Уралавтоприцеп» присужден диплом «За активное участие в выставке и вклад в развитие машиностроительной индустрии в сфере спецтехники, дорожно-строительной техники и оборудования Уральского региона». ОАО «Уралавтоприцеп» уже приняло решение об участии в «СЕММС. URAL- 2009». Для нашего предприятия это вопрос имиджа и повышения конкурентоспособности представляемой продукции. Огромный интерес для нашего завода представляет Сибирь.

# Выставочные этапы «Уралавтоприцепа»



ЧМЗАП 9906.40000052G45

А вот на выставке «**Спецтехника. Дорожно-строительная техника-2008**», которая проходила в столице Среднего Урала – Екатеринбурге, челябинцы показали товар, что называется, лицом. Выставка началась с уже традиционного парада спецтехники. В день открытия колонна, составленная из 13 машин участников экспозиции, прошла по центральным улицам города. Екатеринбургцы и гости города смогли увидеть представленную на выставке технику в действии. Особое внимание привлек яркий полуприцеп ЧМЗАП 9906.40000052G45, выпущенный ОАО «Уралавтоприцеп».

Особое внимание Челябинский машиностроительный завод автоприцепов уделил подготовке и участию в Восьмой международной специализированной выставке «**Строительная техника и оборудование – 2008**», или, как ее называют профессионалы, – «СЕММС. URAL-2008». Она проходила в Екатеринбурге, одновременно на двух площадках. В экспозициях была представлена дорожно-строительная, строительная, подъемно-транспортная, крановая и грузоподъемная техника для различных видов работ, а также услуги по ремонту и сервису. В выставке приняли участие более 120 компаний. На открытой

Новые проекты в нефтегазовом секторе невозможны без участия уникальной техники «Уралавтоприцепа». Чтобы представить новые образцы техники потенциальным и уже существующим партнерам мы не могли не заявить о себе и на 14-й специализированной выставке «**Транспорт и дороги Сибири**».

В Москве на территории ВЦ «Крокус-экспо» в апреле 2008 года проходила выставка «**Комтранс-2008**». В этом году в экспозициях были представлены практически всех производителей из России, стран СНГ, Германии, Италии, Великобритании, Франции, США, Японии, Нидерландов, КНР, Кореи и многих других. Особое внимание посетителей выставки привлекла необычная окраска полуприцепов ЧМЗАП. Специалисты завода разрушили стереотип, что тяжеловозная прицепная техника может быть только классических темных цветов. Предприятию было, конечно же, что показать и помимо окраски.

Продукция производства ЧМЗАП была широко и подробно представлена в каталогах в 16-ой Международной профессиональной выставке «**Автомобильная и прицепная техника для международных перевозок «АСМАП-2008**».

Выставка «**Строительная техника и технологии-2008**»



традиционно является главным событием года в строительной отрасли не только для России, но для стран ближнего зарубежья, а также государств Восточной Европы. По сложившейся традиции отечественные производители строительной и дорожной техники готовят к выставке «СТТ» свои самые новейшие разработки. «Уралавтоприцеп» также не ударил в грязь лицом. Представленные образцы – пятиосный полуприцеп 99904 000010 ГТ и трехосный модуль 703 000 – вызвали повышенный интерес у посетителей.

– Это знаковая выставка, – говорит главный конструктор ОАО «Уралавтоприцеп» В.В. Антонов.

– Она одна из самых крупных в Восточной Европе. Хочу отметить, что наша марка выглядела достойно по сравнению с отечественными и зарубежными производителями, выставившими свои модели. Поэтому и результаты поездки были существенными. Много потенциальных клиентов заинтересовалось нашей продукцией. Конечно же, мы осмотрели выставочные образцы других производителей прицепной техники, пытались проследить тенденции развития аналогичных машиностроительных. Был собран богатый информационный материал, который будет проанализирован и использован в наших разработках.

В сентябре в самом сердце нефтяного края – Сургуте, состоялась 13-я специализированная выставка «Сургут. Нефть и газ». В этом году в выставке приняли участие 218 компаний. Интересы завода на выставке представлял наш партнер – ООО «Символгаз». Представленный полуприцеп с





пониженной высотой платформы ЧМЗАП–9906.400000-046МТУ вызвал большой интерес не только многочисленных посетителей, но и участников выставки.

В сентябре представители ОАО «Уралавтоприцеп» побывали на самой рейтинговой в Европе международной выставке коммерческого транспорта «**IAA 2008**».

– Это выставка не просто констатирует факт лидерства, – говорит технический директор ОАО «Уралавтоприцеп» В.М. Тро-

фимов. – она выступает «законодателем моды» на перспективу.

Здесь можно было увидеть грузовые средства транспорта различной грузоподъемности, трейлеры, автобусы, оборудование и технологии для обслуживания и ремонта транспорта. Во время посещения выставки были проведены встречи с компаниями-производителями, нашими компаньонами по поставке импортных комплектующих. Основным плюсом таких бизнес-встреч является то, что из всей массы компаний можно выде-





## ПЛАН УЧАСТИЯ В ВЫСТАВКАХ НА 2009 ГОД

### «КАЗНЕФТЕГАЗ - 2009. ТЕХНОЛОГИИ. ОБОРУДОВАНИЕ. СЕРВИС»

8-я Международная специализированная выставка.

КАЗАХСТАН, Астана.

Дата проведения: **10.02.2009-12.02.2009.**

### ДОРОГИ ДОНА/ДОРТЕХСТРОЙ

РОССИЯ, Южный федеральный округ, Ростов-на-Дону.

Дата проведения: **18 - 21 марта 2009.**

### МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЕВРО-АЗИАТСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ФОРУМ – 2009.

РОССИЯ, Уральский федеральный округ, Екатеринбург.

Дата проведения: **24.03.2009-26.03.2009.**

### «СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА, СЕРВИС И ОБОРУДОВАНИЕ/СЕММС.URAL 2009»

9-я Международная специализированная выставка.

РОССИЯ, Уральский федеральный округ, Екатеринбург.

Дата проведения: **14.04.2009-16.04.2009.**

### КОМ-ТРАНС - 2009

РОССИЯ Москва.

Дата проведения: **21.04.2009 - 25.04.2009.**

### «МИР АВТОМОБИЛЯ, АСТАНА – 2009»

7-я Казахская международная выставка.

КАЗАХСТАН, Астана.

Дата проведения: **23.04.2009-25.04.2009.**

### «ДОРОЖНАЯ И СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА – 2009»

РОССИЯ, Уральский федеральный округ, Тюменская область, Тюмень

Дата проведения: **21.05.2009—24.05.2009.**

### СТТ 2009

10-я Международная специализированная демонстрационная выставка.

РОССИЯ, Москва.

Дата проведения: **01.06.2009 - 30.06.2009.**

### «ТРАНСПОРТ БОЛЬШОГО ГОРОДА. ЛОГИСТИКА. ДОРОГИ – 2009»

12-я Специализированная выставка.

РОССИЯ, Уральский федеральный округ, Челябинск.

Дата проведения: **16.09.2009-18.09.2009.**

### НЕФТЬ И ГАЗ - 2009

РОССИЯ, Уральский федеральный округ, Тюменская область, Тюмень

Дата проведения: **15.09.2009—18.09.2009.**

### СУРГУТ. НЕФТЬ И ГАЗ – 2009

РОССИЯ, Уральский федеральный округ, Ханты-Мансийский автономный округ, Сургут.

Дата проведения: **23.09.2009 - 26.09.2009.**

### «СТРОИТЕЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС БОЛЬШОГО УРАЛА – 2009»

12-я Специализированная выставка с международным участием.

РОССИЯ, Уральский федеральный округ, Екатеринбург.

Дата проведения: **13.10.2009-15.10.2009.**

### НИЖНЕВАРТОВСК. НЕФТЬ И ГАЗ – 2009.

РОССИЯ, Уральский федеральный округ, Ханты-Мансийский автономный округ, Нижневартовск.

Дата проведения: **19.11.2009 - 21.11.2009.**

лить непосредственных производителей. Сбор информации, установление бизнес-контактов, все это способствует плодотворной работе инженерному блоку нашего предприятия, в течении года. Интересны были образцы полуприцепов с отстегивающимся гусаксом. В настоящее время отдел главного конструктора ЧМЗАП заканчивает проектирование подобного полуприцепа и скоро он будет запущен в производство.

А в конце ноября продукция Челябинского машиностроительного завода автоприцепов была представлена на аналогичной выставке в соседнем нефтяном регионе. И диплом за участие в этой международной выставке «Нижневартовск. Нефть и газ -2008» стал достойным признанием вклада челябинцев в развитие нефтегазовой промышленности России.

Уже разработан подробный план участия ОАО «Уралавтоприцеп» в выставочных мероприятиях 2009 года. Выставочная активность заводчан, как минимум, будет не меньшей, чем в 2008 году. Мы можем гарантировать, что предприятие не оставит посетителей выставок и, конечно же, нынешних и потенциальных потребителей продукции ЧМЗАП без технических новинок и оригинальных конструкторских решений, многие из которых, по традиции, впервые будут показаны именно на выставочных экспозициях.

\* Список каталогов заочного участия ОАО «Уралавтоприцеп» в выставках где вы можете найти подробную информацию о продукции с маркой ЧМЗАП:

1. «Стройка Севера»
2. «Транспорт и Дороги Сибири»
3. «Асмап-2008»

\* подробную информацию о новинках ОАО «Уралавтоприцеп», которые будут рассекречены на выставках 2009 года, отслеживайте на нашем сайте: [www.cmzap.ru](http://www.cmzap.ru)





ЧМЗАП-9990-0000073-01НС

# МОДЕЛЬ, ВОБРАВШАЯ В СЕБЯ ВСЕ ЛУЧШЕЕ

## ЧМЗАП 9990-010 сравнение с 073

Полуприцеп-тяжеловоз ЧМЗАП 9990 по спецификации 010 конструкторы завода разрабатывали, прежде всего, для перевозки тяжелой колесной и гусеничной техники, а также иных нестандартных, крупногабаритных грузов массой до 52 тонн.

Разработка полуприцепа-тяжеловоза с увеличенной высотой грузовой платформы модели ЧМЗАП-9990-0000073 стала достойным ответом конструкторов Челябинского машиностроительного завода автомобильных прицепов на возросшие требования заказчиков к тоннажу и габаритам перевозимых грузов. По мнению специалистов и потребителей, которые имели возможность скрупулезно изучить возможности и достоинства новой модели, ЧМЗАП-9990-0000073 выгодно отличается от аналогов других производителей. И не только благодаря применению в его конструкции самых последних мировых технологических достижений. При разработке полуприцепа были учтены возможности применения тягачей самых последних моделей, как отечественных, так и зарубежных, а также фактор качества российских дорог. Потому что ЧМЗАП-9990-0000073, в первую очередь, рассчитан на эксплуатацию в условиях России.

Этот полуприцеп-тяжеловоз предназначен для перевозки колесной и гусеничной техники, а также других нестандартных грузов собственной массой до 60 тонн. Собственная масса полуприцепа составляет 15 тонн. Модель снабжена механическими трапами шириной 700 мм, оборудованными механическими помощниками подъема и опускания, для въезда на погрузочную платформу своим ходом под углом 14 градусов. В модификации ЧМЗАП-9990-0000073-01 угол изменен до 18 градусов.

Кроме этого, для погрузки неисправной техники или затягивания груза на погрузочную платформу, полуприцеп может быть оборудован гидравлической лебедкой, расположенной на бортовой площадке в его гусачной части. Ширина платформы 2,5 метра. В модификации ЧМЗАП-9990-0000073-01 с помощью боковых уширителей возможно увеличение погрузочной ширины до 3,15 метров.

Гусачная часть рамы, оборудованная бортовой грузовой площадкой, рассчитана на сцепку с седельным тягачем допускающим нагрузку на седло 21 тонну и колесной формулой 6×6, при 54-тонной нагрузке на

*Данный полуприцеп имел подвеску свечного типа, которая была запатентована ЧМЗАП, и поставлялись в том числе и для нужд Министерства Обороны Российской Федерации. В связи с тем что полуприцепы – тяжеловозы имеющую свечную подвеску требовали больших затрат на обслуживание и имели малый дорожный просвет, полуприцеп был снят с производства и взамен пришли полуприцепы – тяжеловозы для использования в тяжелых дорожных условиях с рессорной подвеской, обеспечивающим большой дорожный просвет.*

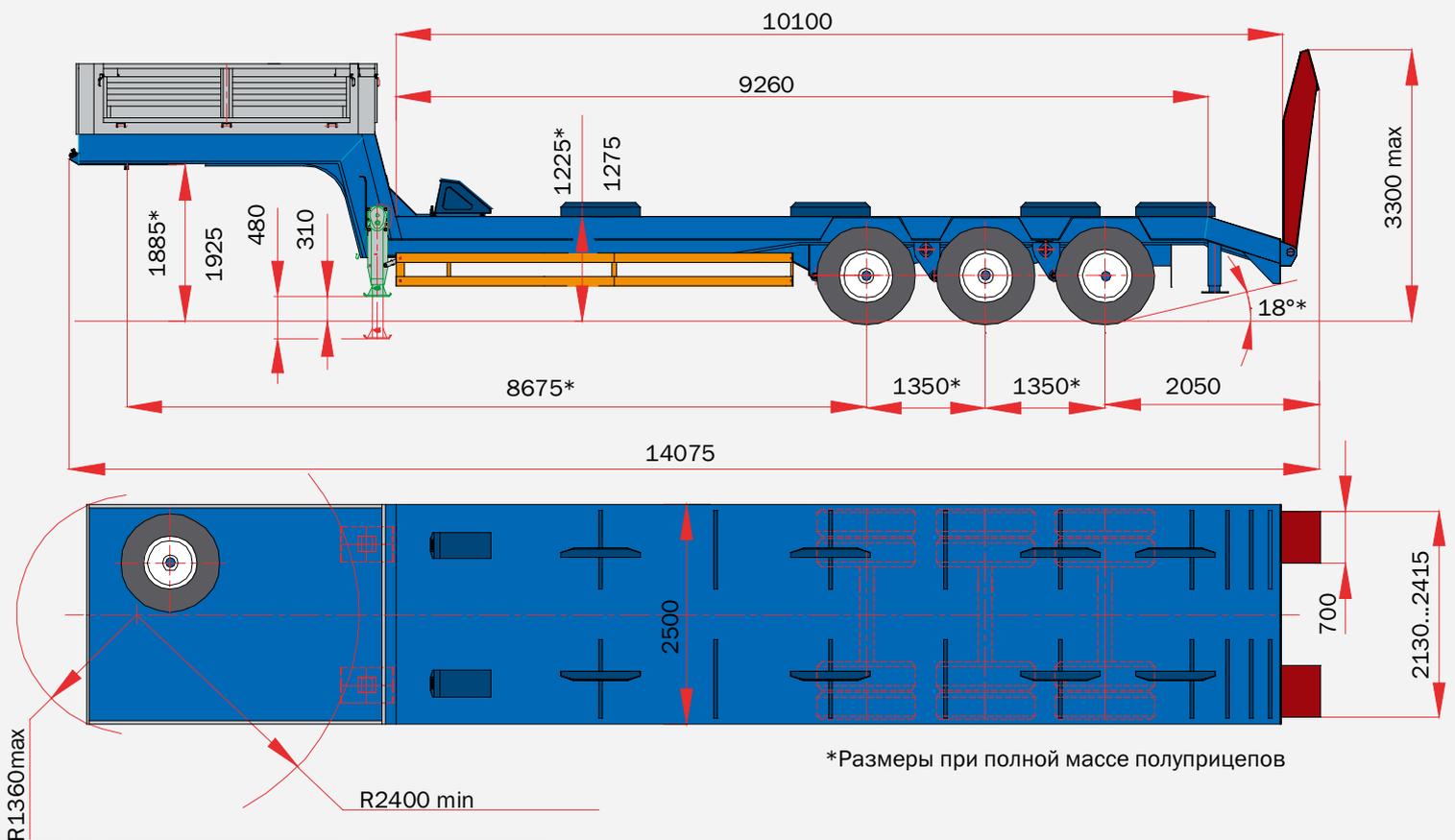




дорожное покрытие через шины. Диаметр сцепного шкворня 3,5". По требованию заказчика полуприцеп может быть снабжён антиблокировочной системой тормозов «Wabco» по схеме 4S/3M.

Полуприцеп рассчитан на эксплуатацию по доро-

гам I-V технических категорий при температуре от минус 45 до плюс 40 градусов. Максимальная скорость движения 60 км/ч. При соблюдении режимов эксплуатации полуприцепа допускается его безга-ражное хранение.



\*Размеры при полной массе полуприцепов

# АВТОНОВОСТИ

В ближайшие три года в Твери необходимо построить мост через Волгу и четыре развязки на федеральной трассе М-10 Москва – Санкт-Петербург, а также сделать ее тверской участок четырехполосным. Об этом сообщил журналистам в Твери министр транспорта РФ Игорь Левитин. Под его руководством здесь накануне прошло совещание по вопросам развития транспортной инфраструктуры Тверской области.

Сейчас из 254 км трассы М-10 на территории Тверской области лишь 123 км приведены к нормативам первой технической категории. Остальные имеют всего две-три полосы движения. По словам министра, он завершает объезд трассы Москва – Санкт-Петербург.

– *Проехали Ленинградскую, Новгородскую и почти полностью Тверскую области,* – сказал И. Левитин.

Министр побывал на месте, где будет построен будущий Мигаловский мост под Тверью, увидел новую развязку в районе поселка Эммаус.

На совещании губернатор Дмитрий Зеленин обратил внимание на необходимость строительства обходной дороги вокруг Вышне-го Волочка. Трасса М-10 проходит непосредственно через центр города – это негативно влияет на пропускную способность и на безопасность населения. Машины часами стоят в пробках.

– *Необходимо расширение объездной дороги и вокруг Твери,* – считает Д. Зеленин.

– *По трассе «Балтия» Москва – Рига все проблемы, которые были у губернатора, мы практически сформировали и начали реально над ними работать,* – подчеркнул И. Левитин.

Д. Зеленин сказал, что благодаря поддержке министерства до конца года будет отремонтировано и введено в эксплуатацию 40 км этой дороги. Еще 23 км будут сданы в 2009 году.

В 2009 году на всем протяжении Московской кольцевой автодороги будет нанесена структурная разметка, которая будет предупреждать водителей об опасности съезда с проезжей части. Об этом в среду сообщил руководитель Департамента жилищно-коммунального хозяйства и благоустройства города Москвы Андрей Цыбин, передает агентство.

– *Разметка появится на правой и левой стороне МКАД. «При наезде на «шумовую разметку, начинается вибрация, срабатывает психологический эффект, и водитель автоматически снижает скорость»,* – цитирует «Интерфакс» слова чиновника.

Структурная разметка наносится методом экструзии – выдавливанием пластика через формующую головку определенного размера. В результате наезда автомобиля на такое покрытие создается шумовой эффект, а водитель также ощущает удары на рулевом колесе. Эксперимент по нанесению структурной разметки уже проводился в Северном округе столицы.



## ДИЛЕРСКАЯ СЕТЬ ОАО «УРАЛАВТОПРИЦЕП»: ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

В свете растущей конкуренции со стороны иностранных производителей руководство УРАЛАВТОПРИЦЕПа подчеркивает необходимость усиления работы по повышению качества своей продукции и снижению издержек, а также укрепления взаимодействия производителя с Дилерами. Поэтому Челябинский гигант ОАО «УРАЛАВТОПРИЦЕП» приступил к реализации масштабной программы по развитию и эффективному функционированию собственной сервисно-сбытовой сети, которая должна стать одним из наиболее сильных конкурентных преимуществ бренда ЧМЗАП.

Сперва, хотелось бы подчеркнуть позитивные перемены в различных сферах деятельности предприятия как результат реформирования структуры ОАО «УРАЛАВТОПРИЦЕП»: разделения функций производства, закупок и сбыта. Успешно выполняется программа сокращения производственных издержек. За счет активной работы с поставщиками комплектующих и оптимизации производственных процессов повышается качество продукции. В ближайшие три года, помимо сохранения традиционного модельного ряда, эти направления работы являются основополагающими для укрепления позиций УРАЛАВТОПРИЦЕПа на уже существующем рынке, будут разработаны и координально новые модели, что позволит завоевать совершенно новые рынки сбыта. В настоящее время ведется разработка долгосрочной стратегии развития ОАО «УРАЛАВТОПРИЦЕП». Не повышение цен на конечную продукцию, а, прежде всего, повышение эффективности производства, качества и потребительских свойств техники.

Говоря о целях и задачах УРАЛАВТОПРИЦЕПа, хотелось бы заметить, что диалог между производителем и продавцом продукции должен происходить на регулярной основе. Это обратная связь, которая дает понимание процессов на рынке. В свою очередь завод, с учетом тех пожеланий, которые высказывает Дилер, должен разработать мероприятия по дальнейшей поддержке и развитию сервисно-сбытовой сети, ведь темпы продаж не могут все время увеличиваться в одном регионе, так как рынок состоит из ограниченного числа потребителей. Чтобы решить эту проблему, необходимо выводить товар в другие регионы, создавая дополнительные каналы сбыта. Одним из таких каналов и является Дилерская сеть.

Основы дальнейшего совершенствования уже заложены. УРАЛАВТОПРИЦЕП формирует современную и цивилизованную систему продаж, где завод избрал тактику Избирательного распределения, что означает использование ограниченного числа торговых точек на каждой территории. Это позволяет отбирать лучших среди участников каналов сбыта, избегая повышенных рисков. В то же время такая стратегия возлагает большую ответственность на Дилеров в части продвижения

товаров. Обычно такая тактика используется для продуктов, которые можно отнести к хорошо известным торговым маркам, таких как ЧМЗАП и которые характеризуются высокой степенью лояльности к бренду.

Так же идет постепенное создание одноуровневой системы поставок, при которой станет прозрачным процесс распределения объемов продаж; для каждого региона подготавливается своя программа развития сбытовой политики с учетом емкости рынка и парка полуприцепной техники на данной территории. Разрабатываются и новые, прогрессивные условия расчетов с Дилерами.

Совершенствуются и сами дилеры. Еще недавно предприятия розничной сети продаж в регионах в большинстве своем имели слабые позиции в реализации подобной спецтехники, не обладали кредитной историей и активами, необходимыми для работы с банковскими структурами. Сегодня предприятия нашей сбытовой сети успешно начинают реализовывать программы кредитования, обладают необходимыми мощностями по ремонту и обслуживанию прицепной техники, внедряют новые дополнительные услуги.

Стратегической задачей ОАО «УРАЛАВТОПРИЦЕП» по реализации продукции на среднесрочную перспективу является не только повышение объемов продаж нашей продукции на внутреннем рынке и сохранение доли рынка в странах СНГ, но и освоение новых перспективных рынков сбыта, а так же, строительство сборочных заводов по производству автомобильных прицепов и полуприцепов.

Большая работа предстоит по повышению уровня организации товаропроводящей сети продвижения запасных частей. Также, особенно в условиях сезонного снижения спроса, крайне важны вопросы контроля и регулирования розничных цен.

В заключении можно сказать следующее, что рынок полуприцепов меняется и развивается очень динамично, и для сохранения и дальнейшего наращивания присутствия на нем продукции УРАЛАВТОПРИЦЕПа, должен быть задействован целый комплекс мер. Речь идет и о выстраивании грамотной маркетинговой политики, и о рекламе, и о совершенствовании качества прицепов при его ценовой доступности. Нам необходимо делать «массовый прицеп» для широкого круга потребителей. Сейчас нарабатывается программа мероприятий, направленных на сохранение статуса УРАЛАВТОПРИЦЕПа как общероссийского лидера в производстве прицепной техники. И важная роль здесь отведена Дилерам, которые работают непосредственно с потребителями. Мы должны обеспечить максимально комфортные условия их работы, а Дилеры, в свою очередь, должны предоставить потребителям максимально высокий уровень сервиса и доступности нашей продукции.



ДО 1000 ТОНН И БОЛЕЕ  
**ТЯЖЕЛОВОЗЫ**  
ВЫСОКОРАМНЫЕ СРЕДНИЕ Пониженные НИЗКОРАМНЫЕ



- оси и подвески BPW;
- опорные устройства и шкворни JOST-Werke;
- пневматический привод тормозов и IVTM WABCO;
- колёсные диски Lemmerz;
- шины Cormoran, Michelin;
- полиуретановая краска PPG.



**ГРАВАТОПРИЦЕП**

**СХЕМА ПРОЕЗДА**

