

Прицепная Техника

№029



Корпоративный журнал ОАО «Уралавтоприцеп»

Высота груза не помеха

ПОЛУПРИЦЕПЫ С ПОНИЖЕННОЙ ВЫСОТОЙ ГРУЗОВОЙ ПЛАТФОРМЫ



УВАЖАЕМЫЕ ЗАКАЗЧИКИ, ЧИТАТЕЛИ И КОЛЛЕГИ!

Представляю Вам очередной 29 номер журнала «Прицепная техника». В этом номере мы начинаем обзор продукции ЧМЗАП, которая включает в себя десять товарных групп. В рубрике «Товар лицом» представлена первая — полуприцепы и прицепы с пониженной высотой грузовой платформы. Из материала вы узнаете о технических характеристиках низкорамных полуприцепов и подробно познакомитесь с некоторыми представителями этого модельного ряда.

В рубрике «Навстречу потребителям» мы рассказываем о льготных лизинговых программах, которые предлагает наш партнер, компания ГТЛК. В настоящее время лизинг стремительно набирает обороты и мы предоставляем нашим потребителям возможность приобретения техники ЧМЗАП на самых выгодных условиях.

Рубрика «Выставки» содержит фотоотчет о прошедшей в Нижнем Тагиле выставке «Оборона и защита-2010». Отмечу, завод «Уралавтоприцеп» стал единственным производителем прицепной техники, представившим на выставке свою продукцию. И это вполне объяснимо — ЧМЗАП является эксклюзивным поставщиком Минобороны.

О сотрудничестве предприятия «Уралавтоприцеп» с Государственными структурами и не только, а также о конкурентных преимуществах техники ЧМЗАП Вы узнаете из интервью с директором по продажам.

Много интересной информации о жизни завода содержит рубрика «Новости».

В рубрике «Каталог» мы как обычно представляем самые актуальные модели полуприцепов ЧМЗАП. Звоните, и менеджеры предприятия ответят на самые интересующие Вас вопросы, а ответы на многие из них вы получите уже сейчас, в рубрике «Вопрос-ответ».

Желаю удачи Вам и процветания вашему делу!

*Председатель совета директоров
ОАО «Уралавтоприцеп»
Е. О. Андреев*

СОДЕРЖАНИЕ

«Уралавтоприцеп» принял участие в совещании энергетиков	4
Встреча с лидерами областного профсоюза АСМ	5
Заказ на модули	6
«Носорог» стал хитом продаж	6
Семинар BPW на заводе «Уралавтоприцеп»	8
Полуприцепы и прицепы-тяжеловозы с пониженной высотой грузовой платформы	10
На сегодняшний день на заводе «Уралавтоприцеп» разработано и внедрено более тысячи двухсот моделей прицепной техники, которая способна решить любую транспортную задачу.	
Новые дороги России с полуприцепами ЧМЗАП	14
Предприятие «Уралавтоприцеп» является партнером Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) которая стала проводником государственной политики по обновлению парка техники дорожных предприятий России и реализует уникальные лизинговые программы.	
«Полуприцепы ЧМЗАП пользуются отличной репутацией, а это эффективнее любой рекламы...»	16
Интервью с директором по продажам ОАО «Уралавтоприцеп»	
«Оборона и защита 2010»	20
Каталог актуальных моделей	24

«Прицепная техника. Уралавтоприцеп»
Корпоративный журнал
Челябинского машиностроительного
завода автомобильных прицепов
ОАО «Уралавтоприцеп».

Август, 2010 №29

Учредитель и издатель:

ОАО «Уралавтоприцеп», г. Челябинск,
ул. Хлебозаводская, 5.
тел. 8-800-200-02-74
www.cmzap.ru

Адрес редакции:

454000, г. Челябинск,
ул. Хлебозаводская, 5
pt@cmzap.ru

Редактор:

Кожева А. В.

Дизайн и вёрстка:

Стародубцев Е. Н.

Фотографии:

собственный фотоархив
ОАО «Уралавтоприцеп»;
flickr.com;

Отдел рекламы:

т./ф. (351) 210-01-78, 210-01-79

Тираж номера: 15 000 экз.

Отпечатано:

ЗАО «Челябинская межрайонная
типография» 454106,
г. Челябинск, ул. Северо-Крымская, 20.

Заказ:

Распространение:

адресная рассылка

Электронная версия журнала:

www.cmzap.ru



«Уралавтоприцеп» принял участие в совещании энергетиков

Модернизация электросетевого хозяйства: перспектива, безопасность, надежность» — тема двухдневного совещания, которое состоялось на автомобильном заводе «УРАЛ». Участие в мероприятии приняли представители Федеральной сетевой компании (ФСК) и ее подразделений, специалисты заводов-изготовителей навесного оборудования и прицепной техники.

Прицепная техника производства ЧМЗАП энергетикам хорошо знакома. Она давно и успешно используется в обслуживании магистральных электросетей России. На встрече с представителями ОАО «ФСК ЕЭС», ОАО «Холдинг-МРСК» и ЗАО «ЭнергоТехнокомплект» предприятие «Уралавтоприцеп» продемонстрировало свои полуприцепы совместно с тягачами «Урал». И эта «сцеп-

ка» неслучайна. Челябинский машиностроительный завод автомобильных прицепов и автозавод «Урал» — давние партнеры. Многие модели полуприцепов ЧМЗАП, рассчитанные для работы в условиях бездорожья разрабатывались под тягачи «Урал» при участии специалистов Уральского автомобильного завода. Преимущества такого сотрудничества — высокая проходимость

автопоезда, что достигается максимальным соответствием заданных технических характеристик полуприцепа и тягача-вездехода.

На этот раз предприятие «Уралавтоприцеп» показало два полуприцепа: тяжеловоз ЧМЗАП 99064-042 и бортовой ЧМЗАП 9906-038Б, которые предназначены для эксплуатации с тягачами «Урал» с колесной формулой 6х6. Данные модели отличаются от серийных тем, что разработаны по техническому заданию энергетиков с учетом специфики их работы. Одним из преимуществ наших полуприцепов является комплектация техники подвеской с увеличенным ходом, которая была разработана заводом «Уралавтоприцеп» специально для Российских дорог. Именно такая техника необходима сейчас энергетикам, для реализации программы технической модернизации автопарка. Как отметили партнеры: «Энергетикам нужна мощная и надежная техника, оснащенная специальным оборудованием: автомастерские, гидровышки, краны, опоровозы, вахтовые автомобили для перевозки рабочих бригад, оборудования и инструмента, автомобили с буровыми и сваебойными установками на борту. А также специализированные автопоезда на базе прицепов и полуприцепов производства ЧМЗАП.». Большое внимание на совещании было уделено стратегии развития сервисного обслуживания и обеспечения запчастями. У предприятия «Уралавтоприцеп» и в этой области есть такой «козырь» как собственное осевое производство, которое гарантирует не только качество прицепной техники ЧМЗАП, но, и что немаловажно, хорошее снабжение запчастями.



Завод «Уралавтоприцеп» стал местом проведения выездного президиума областной организации профсоюза работников автомобильного и сельскохозяйственного машиностроения. На повестке дня стоял вопрос о мерах по усилению мотивации профсоюзного членства в ОАО «Уралавтоприцеп». На сегодняшний день только 10% работников предприятия являются членами профсоюза. Председатель профкома ООО «ЧТЗ УРАЛТРАК» Олег Косых отметил: «Чем многочисленнее профсоюзная организация, тем легче решать вопросы социально-экономической защиты работников». В качестве примера он привел существующую на заводе ЧТЗ кассу взаимопомощи для материальной поддержки рабочих. Председатель профкома «АЗ УРАЛ» обратил внимание на то, что предприятие, где активно развивается партнерство руководства и профсоюза, поддерживают и муниципальная и областная власть. Свидетельством тому являются многочисленные конкурсы, которые повышают рейтинг предприятия.

После того, как высказалась профсоюзная сторона, слово взял генеральный директор ОАО «Уралавтоприцеп» Валерий Иванович Филатов: «При наборе кадров мы делаем ставку на молодых, и на сегодняшний день 45% рабочих завода — молодежь. Согласен с тем, что профсоюз — помощник руководителя, который занимается решением социальных проблем. Я всегда был сторонником методичных действий, направленных на анализ и стабилизацию коллектива

изнутри. Когда профсоюз начинает работать с руководством, нам гораздо понятнее становится, как настроены люди, в правильном ли направлении мы движемся. Если мы с профсоюзом совместными усилиями начнем работать с коллективом, думаю, к концу года удастся повысить членство в профсоюзной организации». В конце встречи Валерий Иванович провел экскурсию по заводу и познакомил гостей с производством. В частности обратил внимание на то, как за последние годы обновилось производство: появилась новая покрасочная камера, дробеструйная камера, новые сварочные аппараты. Идет масштабное переоснащение прессово-заготовительного цеха.

Меры, направленные на модернизацию производства позволили значительно улучшить качество продукции ЧМЗАП и повысить производительность труда.





Заказ на модули

Завод «Уралавтоприцеп» приступил к выполнению заказа на производство транспортного комплекса на базе прицепов-модулей ЧМЗАП 706010 и ЧМЗАП 704010. Это транспортное средство предназначается для перевозки электрических подстанций и рассчитано на грузоподъемность в 220 тонн. Данная техника комплектуется высоконадежным и качественным гидрооборудованием импортного производства. В транспортном комплексе новых прицепов-модулей будет применена компактная современная силовая установка, которая соответствует стандарту экологической безопасности. Стоит отметить, что это уже четвертое поколение модулей, которые выпускает завод «Уралавтоприцеп». На сегодняшний день ЧМЗАП является единственным в России производителем уникальных прицепов практически неограниченной грузоподъемности. Модульность конструкции заключается в том, что прицепы-модули можно жес-

тко соединять задними и боковыми сторонами, образуя тем самым новое транспортное средство, грузоподъемность которого равна сумме грузоподъемностей входящих в него прицепов-модулей. Попытки конкурентов выпустить нечто подобное пока не увенчались успехом. Что касается европейских производителей, то там купить аналогичные прицепы стоит процентов на 60–80 дороже. Притом, что прицепная техника на сегодняшний день примерно одинакового качества. Ведь по сравнению со временами «железного занавеса» сейчас у российских производителей есть возможность закупать все необходимые комплектующие за границей, что «Уралавтоприцеп» с успехом и делает, поднимая качество своих новых прицепов до европейского уровня. Сильная конструкторская школа, многолетний опыт и использование последних технических достижений в области прицепостроения дают заводу «Уралавтоприцеп» неоспоримые конкурентные преимущества на отечественном рынке прицепной техники.



Новый самосвальный полуприцеп ЧМЗАП 9520-030, получивший личное имя «Носорог» стал самым популярным в своем сегменте по результатам продаж за первое полугодие 2010 года.

Кратко о его технических характеристиках: грузоподъемность 41 тонна, рессорная балансирная подвеска, телескопический гидроцилиндр фирмы PENTA с гидроклапаном защиты и двухпроводная пневматическая тормозная система. Скорость движения 65 км в час. Новинка, имеет кузов Half-Pipe -полукруглого сечения, из стали повышенной прочности. Он идеально подходит для перевозки строительных грузов: такой кузов сложнее повредить твердыми и острыми краями скальной породы, при падении камней они ударяются о борта и днище кузова по касательной, тем самым снижается ударная сила. Сыпучие



«Носорог» стал хитом продаж

грузы не залипают по углам, кроме того, «полутруба» обладает меньшим весом, чем кузов со стандартными вертикальными бортами, что важно при транспортировке на дальние расстояния. Поднимается он без проблем — за каких-то 40 секунд. И очень важный момент — при подъеме кузова такой длины на угол 52 градуса «Носорог» сохраняет устойчивость. Этому способствует ноу-хау конструкторов завода «Уралавтоприцеп» — выдвижные

механические аутригеры. Они просто и легко раскладываются, гарантируя максимальную безопасность при разгрузке. По словам заказчиков, именно эти надежные и крепкие «лапы» стали одним из важных преимуществ техники ЧМЗАП, перед самосвальными полуприцепами такого класса от других производителей, которые не смогли предложить ничего подобного. Регулярно партии новых «Носорогов» выходят из ворот завода и отправляются прак-

тически во все регионы России и страны ближнего зарубежья. Последняя отправка новых полуприцепов ЧМЗАП 9520-030 состоялась в Краснодар. Отметим, что чаще всего продажа этой модели прицепной техники ЧМЗАП осуществляется именно «оптом». В большинстве случаев заказчики — это дорожно-строительные организации, которым нужна качественная и современная прицепная техника по оптимальной цене.





Семинар BPW на заводе «Уралавтоприцеп»

Обучающий семинар фирмы BPW прошел на заводе «Уралавтоприцеп». Партнеры из Германии рассказали о своих последних технических разработках и продемонстрировали новые образцы продукции.

В течение всего рабочего дня на территории завода работал обучающий класс, который состоял из автопоезда специальной конструкции. Тягач и полуприцеп на время превратились в аудиторию, способную вместить 25-30 человек. Лекции прошли в два этапа: первыми семинар посетили менеджеры по продаже прицепов, вторая группа специалистов ЧМЗАП состояла из конструкторов, технологов и работников основного производства прицепной техники. Такие обучающие программы для предприятий, использующих комплектующие BPW, компания проводит регулярно с периодичностью раз в три года. Показательно то, что завод «Уралавтоприцеп» стал единственным, куда компания BPW приехала сама. Для всех остальных лекции проходили в представительстве фирмы, расположенном в Тракторозаводском районе Челябинска. Такой выборочный подход обусловлен тем, что завод «Уралавтоприцеп» самый первый на территории тогда еще Советского Союза начал устанавливать на свои новые полуприцепы комплектующие фирмы BPW и на сегодняшний день является ведущим партнером компании в России.

**Вся информация о прицепной технике ЧМЗАП на сайте www.cmzap.ru
Телефон бесплатной по России «горячей линии» 8-800-200-02-74.**





БАРАНЧИНСКИЙ ЭЛЕКТРОМЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД

Россия, Свердловская обл.,
пгт. Баранчинский, ул. Ленина, 2а
sales@bemz.ru • www.bemz.ru

ВСЕ ВИДЫ ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЕЙ И ГЕНЕРАТОРОВ



8-800-200-02-71*

8-800-200-02-73*

(495) 514-03-76

* - звонок из России бесплатный

На сегодняшний день на заводе «Уралавтоприцеп» разработано и внедрено более тысячи двухсот моделей прицепной техники, которая способна решить любую транспортную задачу.



**Полуприцепы
и прицепы-тяжеловозы**
с пониженной высотой грузовой платформы

В ЭТОМ НОМЕРЕ ЖУРНАЛА МЫ НАЧИНАЕМ ОБЗОР ПРОДУКЦИИ ЧМЗАП, КОТОРАЯ ВКЛЮЧАЕТ В СЕБЯ 10 ТОВАРНЫХ ГРУПП:

1. ПОЛУПРИЦЕПЫ И ПРИЦЕПЫ-ТЯЖЕЛОВОЗЫ С ПОНИЖЕННОЙ ВЫСОТОЙ ГРУЗОВОЙ ПЛАТФОРМЫ
 2. ПОЛУПРИЦЕПЫ И ПРИЦЕПЫ-ТЯЖЕЛОВОЗЫ СО СРЕДНЕЙ ВЫСОТОЙ ГРУЗОВОЙ ПЛАТФОРМЫ
 3. ПОЛУПРИЦЕПЫ И ПРИЦЕПЫ-ТЯЖЕЛОВОЗЫ С ПОВЫШЕННОЙ ВЫСОТОЙ ГРУЗОВОЙ ПЛАТФОРМЫ
 4. ПРИЦЕПЫ-МОДУЛИ
 5. ПОЛУПРИЦЕПЫ-КОНТЕЙНЕРОВОЗЫ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ 20, 30 И 40 ФУТОВЫХ КОНТЕЙНЕРОВ.
 6. ПОЛУПРИЦЕПЫ БОРТОВЫЕ И ТЕНТОВАННЫЕ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬЮ ОТ 7 ДО 30 ТОНН.
 7. САМОСВАЛЬНЫЕ ПОЛУПРИЦЕПЫ И ПРИЦЕПЫ.
 8. ПРИЦЕПЫ И ПОЛУПРИЦЕПЫ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ (ЛЕСОВОЗЫ, ТРУБОВОЗЫ, ПАНЕЛЕВОЗЫ, АВТОВОЗЫ, БЛОКОВОЗЫ И ДР.)
 9. ШАССИ ДЛЯ МОНТАЖА И ПЕРЕВОЗКИ РАЗЛИЧНОГО ОБОРУДОВАНИЯ И СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ ТЕЛЕЖКИ.
 10. ВОЕННАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ТЕХНИКА (ВАТ) ПРИЦЕПНАЯ ТЕХНИКА ДЛЯ МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ.
- РАССМОТРИМ ПЕРВУЮ:

Полуприцепы и прицепы-тяжеловозы с пониженной высотой грузовой платформы

В товарную группу полуприцепов и прицепов с пониженной высотой грузовой платформы входят одно-, двух-, трех-, четырех-, пяти- и шестисосные полуприцепы грузоподъемностью от 5 до 70 тонн. Объединяет их между собой то, что погрузочная высота не превышает 885 мм. Такую высоту для группы низкорамных полуприцепов выбрали после тщательного изучения массы и габаритов техники, преимущественно дорожно-строительной.

Низкое расположение грузовой платформы, обеспеченное малым диаметром шин (235/75 R17,5), позволяет перевозить технику и крупногабаритные грузы высотой до 3,1 метра, не превышая нормативов. Шины небольшого диаметра, рессорная балансирующая или пневматическая подвеска обеспечивают необходимую плавность хода и устойчивость полуприцепов.

Для облегчения погрузки-разгрузки техники полуприцепы комплектуются трапами. В зависимости от типа перевозимой техники могут использоваться трапы с различными углами въезда на платформу. Причем возможная величина угла варьируется от 6 до 18 градусов.

Ширина трапов 450-1050 мм. Для обеспечения заезда техники с разной шириной колеи трапы могут перемещаться по ширине полуприцепов. Трапы с углом въезда на платформу 6-8 градусов позволяют производить погрузку на полуприцеп своим ходом маломощной техники. Малый угол въезда на платформу обеспечивается двойными трапами складной конструкции. Два трапа ши-

риной 1050 мм позволяют осуществить погрузку техники практически с любой колеёй. Немаловажным обстоятельством является наличие на полуприцепах уширителей грузовой платформы. Это позволяет при перевозке негабаритных грузов увеличить ширину платформы до трех метров. А незагруженный полуприцеп вписывается в нормативные габариты. Для погрузки на прицеп техники с неисправным или маломощным двигателем полуприцепы оборудованы гидравлической или электрической лебедкой тяговым усилием до 6 тонн. Наличие бортовой площадки в передней части делает полуприцепы более универсальным транспортным средством — она используется для хранения запасных колес, уширителей рамы и других принадлежностей тягача и полуприцепа. Одним из самых востребованных стал пятиосный полуприцеп ЧМЗАП 99904-011 грузоподъемностью в 60 тонн. Полуприцеп оснащен пневматической подвеской BPW. 1, 2, 3 оси неуправляемые, 4,5 оси самоустанавливающиеся. Максимальный угол поворота 27 градусов. Ширина платформы 2500мм, за счет уширителей она может быть увеличена до 3000мм. Максимальная скорость движения 60 км в час. Среди четырехосных моделей низкорамных полуприцепов сравнительно недавно появилась выносливая и не требующая больших расходов модель — ЧМЗАП-99903-015 грузоподъемностью 53 тонны. Выпуск этого полуприцепа был вызван тем, что основные потребители нашей продукции- строители, нефтяники, энергетики все чаще стал-





квиваются с необходимостью перевозить грузы, габариты которых превышают нормативные требования по высоте. Тут огромное значение имеет каждый сэкономленный миллиметр. Конструкторы завода «Уралавтоприцеп» создали полуприцеп, грузовая платформа которого располагается на минимально возможном расстоянии от дорожного полотна. При этом обеспечивается достаточный, 220 миллиметров, просвет между нижней точкой платформы и дорогой, что вполне укладывается в существующие стандарты. В чем же главная особенность этой пониженной платформы? Полуприцеп имеет собственно две грузовые платформы: низкорамную высотой 600 миллиметров и платформу над колесами высотой 920 миллиметров.

И та и другая приспособлены для размещения и крепления на них груза, ширина обеих — три метра. В создании данной модели конструкторы ЧМЗАП отказались от традиционной схемы, когда платформа шириной 2,5 метра снабжается уширителями до трех. Бессмысленно бороться за нормативный габарит по ширине, когда по длине он нарушен больше чем на три метра. В данном случае потребителю, а мы внимательно прорабатывали все пожелания потенциальных заказчиков, удобнее работать с цельной платформой. Низкорамная часть этой грузовой платформы выполнена с обратным прогибом и ее высота в точке расположения центра тяжести груза на 50 миллиметров больше, чем по краям. Платформа же 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. Ходовая часть платформы состоит из четырех колесных осей. Две передних неуправляемые, две задних самоустанавливающиеся. Поэтому при движении автопоезда по кривой колеса поворачиваются на нужный угол. Поворот колес может блокироваться специальным устройством. Это необходимо, например, при сдаче по прямой назад. Блокировка включается или автоматически, или принудительно, с помощью тумблера из кабины. Гусачная часть платформы имеет бортовую площадку, на которой установлены два запасных колеса



и гидравлическая лебедка с тяговым усилием 6 тонн. Длина троса 27 метров. На полуприцепе установлены двухсекционные въездные трапы шириной 700 миллиметров. Угол въезда по ним 13 градусов. Трапы легко откидываются в рабочее состояние и складываются, благодаря наличию пружинного механизма. Полуприцепы ЧМЗАП-99903-015 могут буксироваться седельными тягачами VOLVO, TATRA, MAZ и многими другими.

Дополнительными возможностями при погрузке и транспортировке, например, гусеничной техники обладает 50-ти тонный трехосный полуприцеп-тяжеловоз ЧМЗАП-933710-020. Отличительной особенностью этого полуприцепа является то, что заезд гусеничной техники осуществляется спереди, после отстыковки гусачной части. Техника заезжает под малым углом, это позволяет избежать ударных нагрузок, которые возникают при заезде по обычным трапам.

В заключении рассмотрим одноосные полуприцепы с пониженной высотой грузовой платформы. Для перевозки дорожно-строительной техники предназначен ЧМЗАП-93262-010. Грузоподъемность этого полуприцепа 11,3 тонны, длина грузовой площадки почти 11 метров, ширина 3 метра, но предусмотрены уширители, позволяющие изменить ее до 3,5 метра. В конструкции использованы механические трапы с пружинным помощником, что поз-

воляет легко справиться с их подъемом — опусканием одному человеку. Угол въезда по трапам — 13 градусов. Полуприцеп имеет нагрузку на ось около 10 тонн, что позволяет его эксплуатировать и на городских дорогах РФ с асфальтобетонным покрытием. По основным, наиболее изнашиваемым узлам и деталям, полуприцеп унифицирован со всем семейством, что значительно сокращает необходимую номенклатуру запчастей для потребителей, имеющих в своем парке других представителей этого семейства.

В производственной линейке ОАО «Уралавтоприцеп» есть и прицепы для перевозки малогабаритной дорожно-строительной техники. По мнению многих потребителей, ЧМЗАП 8358-010-03 — мечта настоящего строителя. Длина платформы 5 метров, грузоподъемность 5200 кг, угол въезда по трапам 17 градусов.

Стоит отметить то, что специалисты завода «Уралавтоприцеп» пристально следят за развитием европейского рынка прицепной техники, передовые идеи и технические решения, успешно опробованные в Европе, нередко становятся стимулом для дальнейшего совершенствования прицепной техники ЧМЗАП, качество которой соответствует мировым стандартам.

В следующем номере журнала мы расскажем о прицепах и полуприцепах-тяжеловозах со средней высотой грузовой платформы.



Полуприцеп ЧМЗАП 99904-011-НУ

Новые дороги России

с полуприцепами ЧМЗАП

Развитие современной экономики невозможно без многих факторов, один из которых — повышение качества российских дорог. На федеральном уровне стартовал масштабный проект «Новые дороги городов России», на реализацию которого было выделено 16 миллиардов рублей. Возросшие объемы дорожного строительства требуют оснащения дорожных строительных организаций современной техникой. Одним из вариантов решения проблемы в сложившейся ситуации стала «Программа антикризисных мер Правительства РФ», в рамках которой было утверждено создание государственной лизинговой компании в транспортном комплексе на базе ОАО «ГТЛК», единственным акционером которой является Российская Федерация, а управление возложено на Министерство транспорта Российской Федерации. В настоящее время Государственная транспортная лизинговая компания предоставляет дорожным предприятиям ряд специальных лизинговых программ, которые позволяют приобретать отечественную технику и оборудование на уникальных условиях с низкими ставками удорожания и даже без авансовых платежей. Компания сотрудничает с государственными ведомствами, департаментами и агентствами, среди которых в первую очередь стоит выделить Министерство транспорта Российской Федерации и Федеральное дорожное агентство.

Завод «Уралавтоприцеп» является партнером ГТЛК и предлагает своим покупателям приобрести прицепную технику в лизинг сроком от года до пяти лет на самых выгодных условиях. При покупке полуприцепов без авансового платежа ставка удорожания составляет 8,51%, при взносе 15% от стоимости покупки ставка удорожания — 7,50%, при авансе в 30% ставка удорожания снижается до 5,80%. В ставку удорожания входит налог на имущество и страхование КАСКО. Столь выгодные и конкурентные лизинговые условия возможны за счет привлечения собственных средств ГТЛК для реализации программ лизинга по отечественной дорожной технике.

С недавних пор специальными лизинговыми программами по приобретению отечественной техники могут воспользоваться не только дорожные предприятия, но и представители других муниципальных органов и профильных департаментов, отвечающих за коммунальное хозяйство, благоустройство города, обслуживание пассажиропотока и другие. «Сегодня перед нами открывается новая перспектива развития транспортной инфраструктуры России, основанная на обновлении всего спектра дорожной техники», — заявил Виталий Садыков, генеральный директор Государственной транспортной лизинговой компании. «Опираясь на серьезную поддержку государства, используя современные финансовые инструменты, мы приступили к формированию широкой партнерской сети с дорожными предприятиями в регионах и готовы к осуществлению поставок новейшей техники с помощью эффективных лизинговых программ». Отметим, что завод «Уралавтоприцеп» выпускает широкий модельный ряд прицепной техники для дорожного хозяйства, с которой можно решить любую транспортную задачу. Это тяжеловозы, способные перевозить все многообразие выпускаемых дорожно-строительных машин, а также самосвалы полуприцепы.

На сегодняшний день лизинг стремительно набирает обороты, и хотя об этом виде финансовой аренды написано и сказано немало, большинство транспортников имеют смутное представление об этом виде финансовых взаимоотношений. Поэтому проведем сравнительный анализ лизинга и других инвестиционных механизмов приобретения основных средств:

1 Лизингполучателю разрешается относить лизинговые платежи к расходам, связанным с производством и (или) реализацией.

В настоящее время налогоплательщики, уменьшают полученные доходы на сумму произведенных расходов, за исключением расходов, указанных в статье 270 НК. Так, к примеру — Налогоплательщик, в соответствии со статьей 270, не имеет права относить на расходы, учитываемые при налогообложении:

- расходы по приобретению и (или) созданию амортизируемого имущества;
- Закон «О финансовой аренде (лизинге)»

расширяет перечень затрат, включаемых в расходы, связанные с производством и (или) реализацией, так как под лизинговыми платежами, понимается общая сумма платежей по договору лизинга в которую входит:

- затраты лизингодателя, связанные с приобретением и передачей предмета лизинга лизингополучателю.
- затраты, связанных с оказанием других предусмотренных договором лизинга услуг, а также доход лизингодателя.

Также следует отметить, что лизинговые платежи содержат в себе налог на добавленную стоимость, который в дальнейшем предприятие сможет зачесть из бюджета. Возможность предприятия возмещать уплаченный НДС (при лизинге возмещать НДС, уплаченный в составе лизинговых платежей, при кредите возмещать НДС, уплаченный в составе стоимости оборудования) оказывает важное влияние на результаты сравнения источников финансирования. Дополнительные расходы в связи с уплатой НДС могут возникнуть в случае, если уплата НДС поставщику-лизингодателю отдалена во времени от момента его возмещения.

Если предприятие имеет достаточную величину налогов, подлежащих зачислению в федеральный бюджет, то появляется возможность зачитывать НДС, уплаченный в составе лизинговых платежей, быстро и в полном объеме. Таким образом, реальные расходы предприятия лизингополучателя будут сокращаться.

2 Лизинговая сделка для лизингополучателя не требует немедленного начала оплаты лизинговых платежей до срока ввода оборудования в эксплуатацию. При использовании же обычного кредита предприятия должны до срока ввода в эксплуатацию, закупаемого оборудования, оплачивать ежемесячно проценты за использование кредита и само тело кредита, за счет собственных средств;

3 Контракт по лизингу оформить гораздо проще, чем получить кредит в банке. При этом при выдаче кредита в банке, как правило, требуется залог оборудования покупаемого на эти кредитные ресурсы. В случае лизинговой сделки оборудование в залог не передается, так как до конца полной выплаты лизинговых



ПРЕДПРИЯТИЕ «УРАЛАВТОПРИЦЕП» ЯВЛЯЕТСЯ ПАРТНЕРОМ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ЛИЗИНГОВОЙ КОМПАНИИ (ГТЛК) КОТОРАЯ СТАЛА ПРОВОДНИКОМ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ ПО ОБНОВЛЕНИЮ ПАРКА ТЕХНИКИ ДОРОЖНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ РОССИИ И РЕАЛИЗУЕТ УНИКАЛЬНЫЕ ЛИЗИНГОВЫЕ ПРОГРАММЫ.

платежей собственником оборудования, является сама Лизинговая компания.

4 Лизинговое соглашение более гибко, чем кредитное. Кредит всегда предполагает ограниченные сроки и размеры погашения. При лизинге арендатор может рассчитывать поступление своих доходов и выработать с арендодателем соответствующую, удобную для него схему финансирования. Погашение может осуществляться из средств, поступающих от оказания услуг, произведенных на уже эксплуатируемом оборудовании, взятом в лизинг;

5 Предприятие — лизингополучатель не замораживает свой оборотный капитал и в то же время получает оборудование ведущих мировых и отечественных производителей. Оборудование, полученное в лизинг, не только окупает само себя, но и позволяет значительно увеличить ваши доходы. За счет ускоренного начисления амортизации (применяется максимальный коэффициент 3, в соответствии со статьей 257 НК) у предприятий появляется возможность расширения производственных мощностей, то есть, за счет оптимизации налогообложения лизингополучателя высвобождаются средства для вложения в другие виды активов, что способствует стабильности финансовых планов предприятий, и ускорению процесса переоснащения основных фондов.

Из сравнения законодательно-налоговой базы кредита и лизинга можно сделать следующие выводы:

1 Приобретение основных средств в лизинг позволяет предприятиям всех отраслей оптимизировать налог на прибыль и налог на имущество.

2 Применение механизма лизинга по сравнению со всеми другими инвестиционными механизмами приобретения основных средств (кредит, приобретение из собственных средств) экономит финансовые средства лизингополучателя.

В том случае, когда предприятие использует кредит банка для приобретения основных средств, оно сталкивается с массой проблем, связанных с приобретением, доставкой, монтажом, страхованием оборудования и других непредвиденных проблем. Предприятие вынуждено решать эти проблемы самостоятельно и, к сожалению, зачастую, непрофессионально, поскольку приобретение основных средств для любого предприятия является достаточно редкой операцией и не входит в круг профессиональной деятельности.

Преимущества для предприятия в сотрудничестве с лизинговой компанией состоят в том, что лизинговая компания является профессиональным покупателем основных средств, а

также посредником среди всех субъектов — участников лизинговой сделки: банком, продавцом предмета лизинга, перевозчиком, таможенными органами, страховыми компаниями, а также является профессиональным экспертом в отношениях с налоговыми органами. Результатом работы лизинговой компании для предприятия является исключение вышеперечисленных рисков, а также дополнительное сокращение расходов и убытков.

Отметим, что компания ГТЛК активно расширяет лизинговый портфель и услуги лизинга техники и оборудования не только для дорожного хозяйства, но и других отраслей экономики. Компания ведет свою деятельность во всех регионах страны и сотрудничает с крупными российскими и западными банками, среди которых можно выделить Сбербанк и Транскредитбанк. Государственная транспортная лизинговая компания выстраивает партнерские отношения с предприятиями транспортной отрасли, крупнейшими производителями, поставщиками техники и оборудования. В настоящее время, когда перед многими российскими предприятиями стоит серьезная проблема поиска и привлечения долгосрочных инвестиций приобретение современной техники ЧМЗАП с помощью лизинговой программы ГТЛК является веским конкурентным преимуществом.



*Мы гордимся
тем, что наша
техника
участвует в самых
важных и ответственных
государственных проектах.*

«Полуприцепы ЧМЗАП пользуются отличной репутацией, а это эффективнее любой рекламы...»



Интервью с директором по продажам ОАО «Уралавтоприцеп» Сотниковым Дмитрием Петровичем

Дмитрий Петрович, расскажите, как обстоят дела с продажами прицепной техники ЧМЗАП после кризиса?

Марка ЧМЗАП широко известна и популярна на территории России и стран СНГ. Завод «Уралавтоприцеп» является одним из самых опытных на рынке прицепной техники — в этом году предприятие отмечает свое 67-летие. Долгое время мы были единственными производителями такой широкой гаммы прицепной техники. После развала СССР появились другие предприятия, освоившие выпуск наиболее востребованных моделей полуприцепов. Но у них нет тех преимуществ, которыми обладает завод «Уралавтоприцеп». В первую очередь — это сильнейшая в России конструкторская школа.

Специалисты, выращенные на заводе, прошли путь от простых рабочих до руко-

водящих постов, поэтому знают и любят производство. Сырье и материалы мы покупаем по прямым поставкам самого лучшего качества от таких предприятий, как ММК, Нижнетагильский металлургический комбинат, Мишлен, Сибур, ВРW, WABCO и PENTA. По сравнению с другими машиностроительными предприятиями, объемы производства которых в кризис упали на 70%, мы не только сохранили, но и увеличили объем выпускаемой техники и сейчас ежемесячно увеличиваем продажи. Одно время мы делали ставку на наш «конёк» — тяжеловозную технику, а в прошлом году возобновили выпуск магистральной техники. В нашей модельной линейке появились совершенно новые полуприцепы, не уступающие по качеству европейским аналогам.

Если говорить о прицепной технике из Европы, то скажите, как Вы оцениваете ситуацию, когда на территорию России ввозят не только подержанные автомобили, но и полуприцепы с «пробегом»?

Я не вижу в этом большой проблемы. Каждый ориентирован на определенный уровень. Новая техника — это гарантия качества и надежности. БУ — всегда «кот в мешке», неизвестно как она эксплуатировалась, при каких нагрузках и в каких условиях. Погоня же за европейским качеством, хоть и изрядно «потрепанном» в данном случае не оправдана.

Мы устанавливаем на последние образцы полуприцепов ЧМЗАП комплектующие из Европы, при этом стоит наша техника дешевле заграничных аналогов. И еще один веский аргумент в нашу пользу —



завод «Уралавтоприцеп» с советских времен производит полуприцепы для Министерства обороны. Наша техника проходит серьезные испытания на армейских полигонах в экстремальных условиях, а это гарантированное качество, выносливость и надежность, которыми славятся полуприцепы ЧМЗАП не только военного назначения, но и гражданского. В отличие от европейской прицепной техники, наша рассчитана на эксплуатацию в условиях российских дорог и, извините, бездорожья.

Вы упомянули Министерство обороны, как развиваются партнерские отношения с государственными структурами сейчас?

Заказчиками завода «Уралавтоприцеп» всегда были государственные структуры и крупнейшие компании России. В настоящий момент мы плодотворно сотрудничаем с такими крупнейшими компаниями, как Газпром, Лукойл, Транснефть, ФСК ЕЭС и многими другими. Только за последний месяц мы выполнили два заказа Газпрома на поставку тяжеловозных тралов. Одна партия полуприцепов предназначает-

ся для перевозки мобильных кислородных станций. В тендере на этот заказ участвовало сразу несколько крупнейших производителей спецтехники. Предприятие «Уралавтоприцеп» стало победителем, ведь качество и надежность нашей техники уже неоднократно проверены. Также полуприцепы ЧМЗАП уже давно и успешно работают на обслуживании объектов ФСК ЕЭС. Большую партию техники «Уралавтоприцеп» поставил Красноярской МЭС, которая участвует в восстановительных работах на Саяно-Шушенской ГЭС.

Подобные примеры можно приводить в огромном количестве. Мы гордимся тем, что наша техника участвует в самых важных и ответственных государственных проектах. Такое доверие со стороны государства заслужено многолетней безупречной работой завода «Уралавтоприцеп».

Что делается для того, чтобы привлечь новых клиентов и увеличить продажи?

Мы модернизировали систему продажи нашей техники в регионах, расширив географию присутствия полуприцепов ЧМЗАП на торговых площадках страны.

Это стало возможно благодаря соглашениям с крупнейшими операторами на рынке продаж грузовой автотехники. К примеру, наш партнер — компания «Русбизнесавто» имеет офисы продаж в Москве и еще пятнадцати городах РФ. Теперь нашим потребителям из других регионов, а это практически все крупнейшие центры России от Краснодара до Красноярска, стали доступны такие преимущества, как удобство выбора и оперативность доставки. Мы предлагаем нашим клиентам самые выгодные условия приобретения прицепной техники ЧМЗАП. В частности, заключили договор с Государственной лизинговой компанией, которая проводит уникальные программы льготного кредитования. Стратегической задачей ОАО «Уралавтоприцеп» по реализации продукции 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, возвращение на рынки дальнего зарубежья — в планах Индия и Пакистан.



«ОБОРОНА И ЗАЩИТА 2010»

В Нижнем Тагиле с 14 по 17 июля прошла VI международная выставка «Оборона и защита-2010». Ее посетителями стали более 34,5 тыс. человек. В выставке приняли участие 252 предприятия из 30 регионов России и зарубежных стран, которые представили более 2200 образцов техники и экспонатов. Кроме того, на мероприятии присутствовали 227 делегатов из 37 стран. Выставка в Нижнем Тагиле проводится раз в два года, чередуясь с Международной выставкой вооружений.

Предприятие «Уралавтоприцеп» стало единственным производителем прицепной техники, представившим на выставке свою продукцию.

И это вполне объяснимо — ЧМЗАП является эксклюзивным поставщиком Минобороны. В последние годы спецтехника производства ОАО «Уралавтоприцеп» стала востребованной еще одним силовым ведомством — МЧС России. Специально для «чрезвычайного» министерства был разработан полуприцеп-тяжеловоз ЧМЗАП-9990-0000073-01, который был представлен на выставке. Эта модель полуприцепа предназначена для перевозки колесной и гусеничной техники, а также других нестандартных грузов массой до 60 тонн. Собственная масса прицепа составляет 15 тонн. Модель снабжена механическими трапами шириной 700 мм, которые оборудованы механически-

ми помощниками подъема и опускания, для въезда на погрузочную платформу своим ходом под углом 18 градусов. Для погрузки неисправной техники или затягивания груза на погрузочную площадку полуприцеп может быть оборудован гидравлической лебедкой, расположенной на бортовой площадке в его гусачной части. Ширина платформы 2,5 метра, с помощью боковых уширителей возможно увеличение погрузочной ширины до 3,15 метров. Гусачная часть рамы, оборудованная бортовой грузовой площадкой, рассчитана на сцепку с седельным тягачом, допускающим нагрузку на седло 21 тонну и колесной формулой 6х6, при 54-тонной нагрузке на дорожное покрытие через шины. Диаметр сцепного шкворня 3,5. По требованию заказчика полуприцеп может быть снабжен антиблокировочной системой тормозов «Wabco». Полуприцеп рассчитан на эксплуатацию по дорогам I-V технических категорий при температуре от минус 45 до плюс 40 градусов. Максимальная скорость движения 60 км в час.

Стоит отметить, что внимание МЧС к полуприцепу ЧМЗАП-9990-0000073-01



неслучайно. В связи с возросшими за последние годы требованиями к тоннажу и габаритам перевозимых грузов, эта модель полуприцепа выгодно отличается от аналогов других производителей. При разработке учтены возможности применения тягачей самых последних моделей, как отечественных, так и зарубежных, и, конечно же, реальное состояние российских дорог. Эти факторы стали решающими при выборе прицепной техники для оснащения подразделений МЧС. Первая партия полуприцепов — тяжеловозов ЧМЗАП-9990-0000073-01 была отправлена заказчику год назад. На выставке «Оборона и защита-2010» стенд предприятия «Уралавтоприцеп» посетили представители шести региональных управлений МЧС. От них специалисты завода услышали только положительные





отзывы о качестве наших полуприцепов. Большое внимание техника ЧМЗАП вызвала у зарубежных представителей, присутствовавших на выставке. Делегации из Туркменистана, Казахстана и Сенегала проявили заинтересованность в дальнейшем сотрудничестве.

На сегодняшний день без прицепной техники ЧМЗАП не обходится ни одно мероприятие с участием тяжелой бронетехники. К примеру, для проведения антитеррористических учений «Мирная миссия – 2007» на заводе было произведено 24 полуприцепа, на которых перевозилось бронетанковое вооружение участников ШОС. А на военном параде в Москве военные машины, следовавшие церемониальным маршем мимо кремлевских трибун, доставлялись к точке начала движения колонн полуприцепами ЧМЗАП. С уверенностью можно сказать, что и на таком важном мероприятии, как выставка «Оборона и защита – 2010» можно было увидеть не только выставочный образец полуприцепа ЧМЗАП, но и «рабочие лошадки», на которых приехали в Нижний Тагил танки и бронетранспортеры.





В.: Каким образом осуществляется рулевое управление ходовой частью многоосных полуприцепов?

О.: Управление ходовой частью многоосных полуприцепов осуществляется с помощью управляемых или подруливающих

(без привода) осей. В качестве механизма поворота чаще всего используется гидропривод. Задающим параметром для управляемых колес полуприцепа является угол между полуприцепом и тягачом, возникающий при повороте автопоезда. Этот угол контролируется с помощью специальной следящей системы — ко-

пира, расположенного в зоне сцепного устройства. Питание системы рулевого привода осуществляется от гидрофицированного тягача или от автономной гидростанции, размещаемой на прицепной зоне. В последнем случае прицеп или полуприцеп может работать с любым тягачом.



В.: Зачем нужна антиблокировочная система тормозов?

О.: Антиблокировочная система тормозов (АБС) предназначена для предотвращения блокировки колес транспортного средства при торможении на скользких участках дороги. При работе АБС достигается сцепление шин с дорожным покрытием, оптимальное замедление транспортного средства и минимальный тормозной путь.

Главными узлами АБС являются индуктивный датчик и зубчатое колесо, закрепляемые в ступице колеса, а также модулятор. Индуктивный датчик с помощью зубчатого колеса считывает скорость вращения шины и результаты передает в



В.: У полуприцепа ЧМЗАП 9906 по спецификации 036-ШД при 4+1 колесах грузоподъемность такая же, как у аналогичного прицепа ЧМЗАП 9906 по спецификации 036 с 8+1 колесами.

Неужели 4+1 версия ШД укомплектован специальными

колесами, позволяющими выдержать такой же вес при меньшем количестве?

О.: На полуприцеп ЧМЗАП 9906-00000036 ШД установлена шина 385/65R22.5, которая способна нести нагрузку 5 000 кг., и обеспечивает осевую нагрузку 10 000 кг.



модулятор. Модулятор, сравнивая фактическую скорость вращения шины с базовой, дает сигнал электропневмоклапанам снизить, увеличить или поддержать постоянное давление воздуха в тормозных камерах. Естественно, если скорость вращения колеса значительно ниже, чем она должна быть при данной скорости движения транспортного средства, то давление в тормозной камере автоматически снижается. Колесо начинает вращаться быстрее. Так предотвращается его блокировка и опасное явление юза.

В.: Кассетные и шатровые панелевозы могут перевозить

плиту, длина которой не превышает 8 метров. А максимальная грузоподъемность панелевозов составляет 25 тонн. Нужно заказать панелевоз, чтобы перевезти железобетонную панель весом 18 тонн и длиной 10 метров. Подскажите, существуют ли нестандартные панелевозы?

Где такой панелевоз можно заказать?

О.: Для перевозки нестандартных по длине плит на заводе «Уралавтоприцеп» был выпущен панелевоз ЧМЗАП 938532-010 УШД. Его грузовая площадка удлинена до 9250 миллиметров. Панелевоз оснащен усиленной

рессорной балансирной подвеской, грузоподъемность полуприцепа увеличена до 26 тонн. Данная техника производится по спецзаказу, который можно оформить позвонив на бесплатный по России телефон «горячей линии» 8-800-200-02-74.



КАТАЛОГ

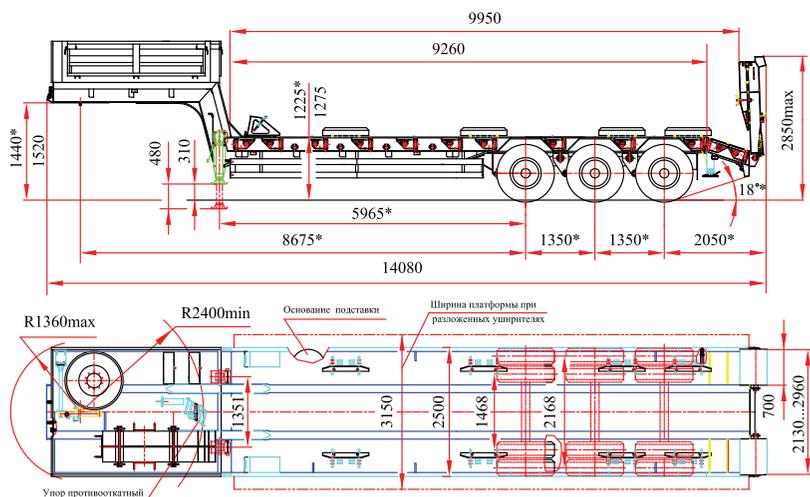
актуальных моделей

В данном номере мы решили рассказать о текущих базовых предложениях предприятия, которые пользуются большой популярностью у заказчиков и которые отлично зарекомендовали себя при эксплуатации в различных, порой неблагоприятных условиях — от месторождений крайнего севера и до пустынных земель южных регионов.

Так же стоит ещё раз отметить тот факт, что приведённые в данном материале модели прицепной техники являются базовыми, и по просьбе заказчика могут быть доработаны силами собственного конструкторского бюро Челябинского машиностроительного завода автомобильных прицепов.

Все вопросы касательно моделей прицепной техники вы можете задать по телефону бесплатной «горячей» линии **8-800-200-02-74** или, для звонков из-за рубежа — по телефону **8 (351) 267-20-10** и на сайте www.cmzap.ru

Полуприцеп-тяжеловоз ЧМЗАП-9990-073-01НС



*Размеры при полной массе

Масса перевозимого груза	60000 кг
Масса снаряжённого полуприцепа	15000 кг
Полная масса полуприцепа	75000 кг
Нагрузка на седельное устройство тягача	21000 кгс
Нагрузка на дорогу через шины	54000 кгс
Число колёс	12+2 шт
Шины	12.00-20 н.с. 20
Диаметр сцепного шкворня	88,9 мм (3,5 д.)
Угол въезда по трапам	18°
Максимальная скорость	60 км/ч

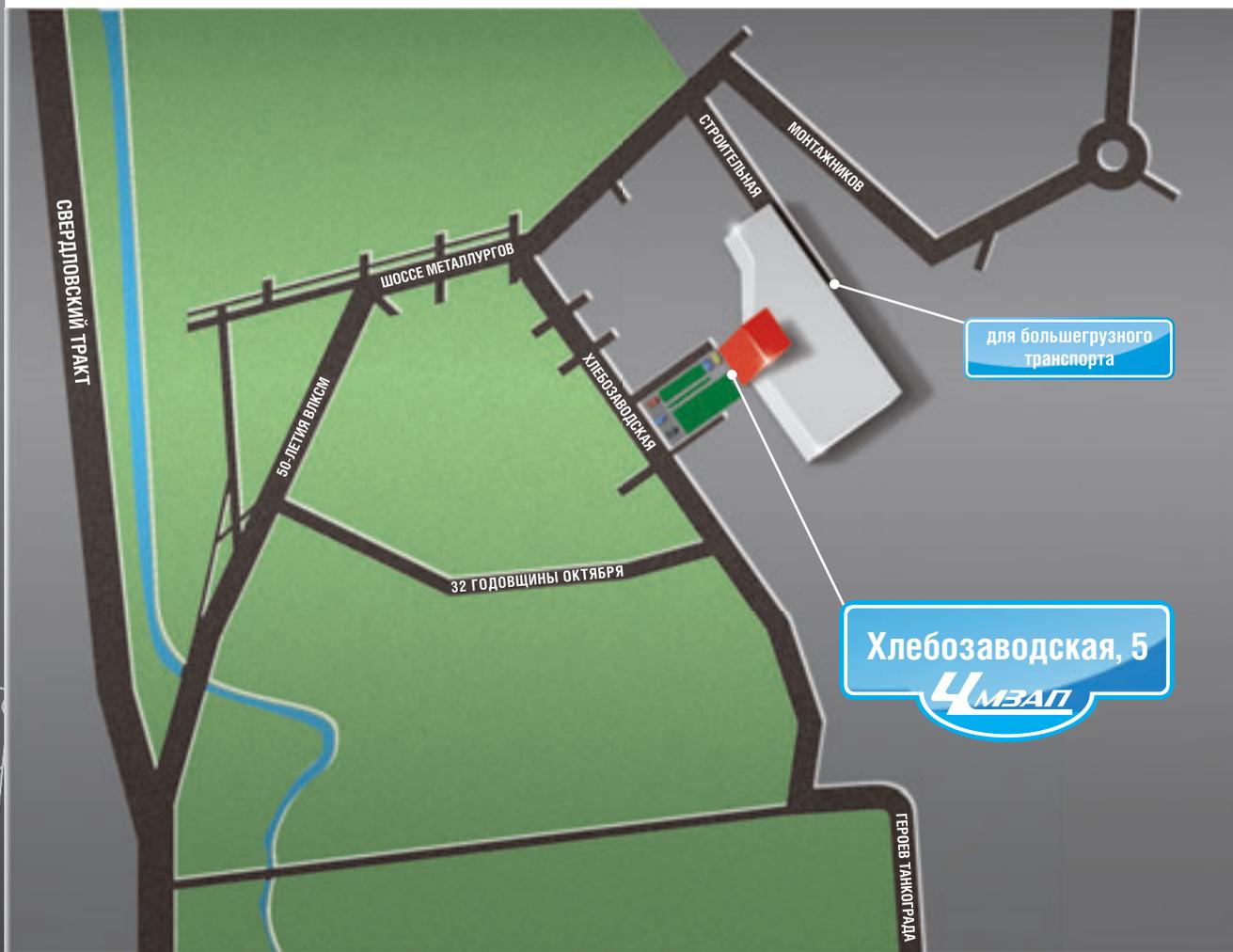


Чертеж	Модель	Специфика-ция	Подвеска	Грузопод. тн.	Шины	Габариты платформы	Погрузоч. высота при полной массе, мм.	Доп. оборудование
	ЧМЗАП-938530	037УУБ2	рессорная	24,00	235/75R 17,5	11405x2500 (3000)	885	мех.трапы
	ЧМЗАП-938530	037УК2	рессорная	24,0	235/75R 17,5	8500x2500 (3000)	885	мех.трапы
	ЧМЗАП-938530	032 033	рессорная	26,2	235/75R 17,5	7600x2500 (3000)	885	мех.трапы
	ЧМЗАП-938530	030МТУ	рессорная	24,0	235/75R 17,5	7600x2500 (3000)	885	мех. трапы
	ЧМЗАП-938530	037НРК	рессорная	25,0	235/75R 17,5	6000 + 4000x2500 (3000)	885	мех. трапы
	ЧМЗАП-938530	037НР	рессорная	25,0	235/75R 17,5	9000+4000x500 (3000)	885	мех. трапы
	ЧМЗАП-990640	042-02	рессорная	38,0	235/75R 17,5	11800x2500 (3000)	885	мех. трапы
	ЧМЗАП-990640	046МТУ	рессорная	37,0	235/75R 17,5	11800x3000	885	гидротрапы
	ЧМЗАП-990640	052G45	рессорная	45,0	235/75R 17,5	10600x2500 (3000)	885	гидротрапы
	ЧМЗАП-990640	042G45	рессорная	45,0	235/75R 17,5	11800x2500 (3000)	885	гидротрапы
	ЧМЗАП-990640	046G45	рессорная	45,0	235/75R 17,5	11800x2500 (3000)	885	гидротрапы
	ЧМЗАП-93262	010КП1	рессорная	9,0	235/75R 17,5	8000x3000	885	мех. трапы
	ЧМЗАП-990640	052МТ2	рессорная	38,0	235/75R 17,5	9300x2500 (3000)	885	мех. трапы
	ЧМЗАП 99903	033 032МТ	пневматическая	54,00 53,50	235/75R 17,5 141J	11400x2500 (3000) 11740x3000 (3500)	920	мех. трапы
	ЧМЗАП 99903	015	пневматическая	53,0	235/75R 17,5	14645x3000	920	мех. трапы
	ЧМЗАП-999040	011НУ	пневматическая	61,5	235/75R 17,5	11000x2500 (3000)	920	мех. трапы
	ЧМЗАП-999020	012	пневматическая	70,0	235/75R 17,5	11900x2500 (3000)	950	мех. трапы
	ЧМЗАП-93371	010-03	рессорная	33,0	235/75R 17,5	12200/ 13400/ 14600/ 15800/ 17000/ 18200/ 19400x2500 (3000)	885	мех. трапы
	ЧМЗАП-93371	020	пневматическая	50,0	235/75R 17,5	6500+ 4735x2500 (3000)	600	—
	ЧМЗАП-938530	013-02	рессорная	26,2	10,00R20	7040x2500	1135	мех. трапы

Чертеж	Модель	Специфика-ция	Подвеска	Грузопод. тн.	Шины	Габариты платформы	Погрузоч. высота при полной массе, мм.	Доп. оборудование
	ЧМЗАП-938530	022-01	рессорная	26,2	10,00R20	7040x3000	1135	мех. трапы
	ЧМЗАП-938530	013-02УШ2	рессорная	30,0	11,00R20	7040x2500 (3000)	1150	мех. трапы
	ЧМЗАП-938530	013-36	рессорная	20,5	10,00R20	10000x2500	1135	мех. трапы
	Подкатная тележка ЧМЗАП-837900	020	рессорная	8,4	10,00R20	—	—	—
	ЧМЗАП-990640	070/075	рессорная	39,8	11,00R20	10000x3000	1200	мех. трапы
	ЧМЗАП-990640	075КУД	рессорная	35,7	10,00R20	12750x2500 (3000)	1135	мех. трапы
	ЧМЗАП-990640	080К	рессорная	37,3	385/65R22,5	9400x2500 (3000)	1150	мех. трапы
	ЧМЗАП-933700	010	балансирная	36,7 (max 39,7)	1025x420-457	5800x3150	750	мех. трапы
	ЧМЗАП-99865-01	012	балансирная	39,4	1025x420-457	7480x3150	1170	мех. трапы
	ЧМЗАП-99865-01	012ДП1	балансирная	39,0	1025x420-457	11000x3150	1170	мех. трапы
	Прицеп ЧМЗАП-839810	013	балансирная	42,6	1025x420-457	7480x3150	1170	мех. трапы
	ЧМЗАП-999000	052ДП	рессорная	65,0	14,00-20	10800x3150	1300	мех. трапы
	ЧМЗАП-999000	052М	рессорная	65,0	14,00-20	8500x3150	1300	мех. трапы
	Прицеп ЧМЗАП-8993	010	балансирная	60,0	1025x420-457	33000	1455	для перевозки мостовых пролетов
	Прицеп ЧМЗАП-839910	012	рессорная	65,0	14,00-20	6810x3150	1300	мех. трапы
	Прицеп ЧМЗАП-839920	011	рессорная	80,0	14,00-20	9310x3150	1300	мех. трапы
	ЧМЗАП-99865-01	053	рессорная	41,0	12,00-20	10070x2500 (3000)	1225	мех. трапы
	ЧМЗАП-999000	073-01	рессорная	60,0	12,00-20	9190x2500 (3150)	1225	мех. трапы
	ЧМЗАП-999000	071	рессорная	70,0	14,00-20	9190x3150	1300	мех. трапы
	ЧМЗАП-999000	070	рессорная	72,0	14,00-20	13000x3000 (3150)	3300	мех. трапы
	ЧМЗАП-999000	072	рессорная	70,0	14,00-20	12000x3150	1300	мех. трапы

Екатеринбург

Аэропорт



центр
Челябинска

Тракторозаводский р-н
Челябинска



ОАО «УРАЛАВТОПРИЦЕП»
454038, г. Челябинск, ул. Хлебозаводская, 5

8-800-200-02-74

звонок из России бесплатный

международный номер: +7 (351) 267-20-10

sales@cmzap.ru • www.cmzap.ru