

АВТО запчасти

рекламно-аналитическое издание

И Ц Е Н Ы

№ 5
май
2012

коммерческий транспорт



 **Dometic**
GROUP

**С комфортом
В ДВИЖЕНИИ**

Накрышный кондиционер
для грузовых автомобилей
WAECO CoolAir CA 850 S

WAECO
by Dometic GROUP



ООО «Дометик РУС»
107140, г. Москва, Комсомольская Пл., д. 6, стр. 3
Тел. +7 (495) 780-79-39, факс: +7 (495) 916-56-53
E-mail: Info@dometic.ru, www.dometic.ru

Mercedes-Benz Atego 1318



6

С водой и без воды



12

Трудный путь запчастей



16

Выставка коммерческих
автомобилей



24

СОВРЕМЕННОЕ РЕШЕНИЕ В ОБЛАСТИ МОНИТОРИНГА АВТОТРАНСПОРТА **ПО ЦЕНЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ**

• УНИКАЛЬНЫЕ ФУНКЦИИ:

- АВТОМАТИЧЕСКАЯ РАССЫЛКА СМС НА ТЕЛЕФОН ПРИ АВАРИИ
- ВОЗМОЖНОСТЬ ПОДКЛЮЧЕНИЯ ВИДЕОКАМЕРЫ, ДАТЧИКА ТОПЛИВА
- «ГРОМКАЯ» СВЯЗЬ С ВОДИТЕЛЕМ
- МИКРОФОН ДЛЯ ПРОСЛУШИВАНИЯ САЛОНА
- ВСТРОЕННАЯ КАРТА ПАМЯТИ 4 GB
- ПОДКЛЮЧЕНИЕ К ПЛАНШЕТНОМУ КОМПЬЮТЕРУ
- ВСТРОЕННЫЙ ДАТЧИК ТЕМПЕРАТУРЫ
- КНОПКА SOS

• ДВА БЛОКА В ОДНОМ КОРПУСЕ

(GPS/ГЛОНАСС И GSM МОДУЛЬ ОБЪЕДИНЕНЫ В ОДНОМ КОРПУСЕ)

• ЛЕГКАЯ УСТАНОВКА НЕ ТРЕБУЕТ СПЕЦИАЛЬНЫХ НАВЫКОВ

(ПОДКЛЮЧЕНИЕ ВСЕГО 2 ПРОВОДОВ)



GPS
Global Positioning System

ГЛОНАСС

СПУТНИКОВАЯ СИСТЕМА
GPS/ГЛОНАСС СЛЕЖЕНИЯ ЗА
ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ (ТС)



S-500

ONLINE КОНТРОЛЬ ЗА ВАШИМ АВТОМОБИЛЕМ **С ПОМОЩЬЮ СМАРТФОНА**

ДИСТАНЦИОННОЕ УПРАВЛЕНИЕ ДВИГАТЕЛЕМ

ЗАПУСК/БЛОКИРОВКА ДВИГАТЕЛЯ

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ТОЧНЫХ КООРДИНАТ МЕСТОНАХОЖДЕНИЯ ТС

АВТОМАТИЧЕСКОЕ ОПОВЕЩЕНИЕ О ДТП С ТОЧНЫМИ КООРДИНАТАМИ ПРОИСШЕСТВИЯ

НА 8 НОМЕРОВ МОБИЛЬНЫХ ТЕЛЕФОНОВ,
2 АДРЕСА ЭЛЕКТРОННОЙ ПОЧТЫ, 1 СТАЦИОНАРНЫЙ НОМЕР

ОПОВЕЩЕНИЕ О НЕКОНТРОЛИРУЕМОМ ДВИЖЕНИИ ТС

(УГОН, БУКСИРОВКА, ЭВАКУАЦИЯ)

ПОЛУЧЕНИЕ ФОТО С КАМЕР НАБЛЮДЕНИЯ, ПРОСЛУШИВАНИЕ ЗВУКА ВНУТРИ САЛОНА ТС

GSM
GLOBAL SYSTEM FOR
MOBILE COMMUNICATIONS



GPS
Global Positioning System

СПУТНИКОВАЯ СИСТЕМА ОХРАНЫ
ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА (ТС)



S-5000

ЗАПЧАСТИ ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ



ISUZU



FUSO



HYUNDAI



Широкий ассортимент

Возможность выбора между
оригинальными запчастями и аналогами

РУС
АВТОЦЕНТР

Москва, Боровское ш., д. 13
(495) 647-03-03, +7 (909) 675-38-73
www.rus-ac.ru, E-mail: zapchasti@rus-ac.ru

Новости автобизнеса

4

Опыт



Mercedes-Benz Atego 1318:
современный
среднетоннажник

6

Обзор

Трудный путь запчастей
от производителя
до покупателя

10



С водой и без воды.
Специфика эксплуатации
Iveco EuroCargo

12

Издательский дом
«Здесь и Сейчас»
поздравляет всех
с праздником
Победы!



Выставки

Новая выставка для
производителей
коммерческого
автотранспорта

24



Автозапчасти

10, 21, 23

Издательский Дом «Здесь и Сейчас»

Рекламно-аналитическое издание
«Автозапчасти и цены»

АВТО
запчасти
и цены

Свидетельство о регистрации
в Министерстве РФ по печати № 773798

от 20.06.2000 тираж 50 000

© ООО фирма «ВЕДА», 1997 г.

Адрес редакции:

115193, Москва,
ул. Южнопортовая, дом 18

Все права защищены

Перепечатка материалов только
с разрешения редакции.

Мнение редакции может не совпадать
с точкой зрения авторов.

Вниманию рекламодателей!

Вместе с документами на рекламу
представляйте в редакцию копию лицензии,
если ваша деятельность подлежит
лицензированию.

Шеф-редактор

Владимир Микедя

Директор ИД «Здесь и Сейчас»

Олег Иванов (495) 710 03 07
(926) 294 72 15, E-mail: ioi@carexpo.ru

Главный редактор

Роман Мурашов (495) 710 22 62,
(926) 616 72 85, E-mail: rvm@carexpo.ru

Ответственный секретарь

Мария Иванова (495) 955 10 44
(926) 294 72 10, E-mail: imm@carexpo.ru

Директор по рекламе и маркетингу

Сергей Фролов (495) 955 10 18
(926) 294 72 09, E-mail: fsa@carexpo.ru

Руководитель отдела рекламы

Кристина Хамидова (495) 955 10 45
(926) 616 72 79
E-mail: hhu@carexpo.ru

Отдел рекламы

Алексей Завьялов (495) 710 22 62
(926) 616 72 93
E-mail: zav@carexpo.ru

Ольга Образцова (495) 955 10 44
(926) 616 72 84

E-mail: ooi@carexpo.ru

Сергей Небольсин (495) 677 68 52
(926) 616 72 81

E-mail: nsv@carexpo.ru

Светлана Горелова (495) 955 10 28
(926) 616 72 87

E-mail: gsv@carexpo.ru

Дмитрий Грудинка (495) 955 10 25
(926) 294 75 03

E-mail: gdy@carexpo.ru

Дизайн

Александр Голомысов (926) 525 10 62

Отдел распространения

Владимир Удалов (926) 294 72 16

По вопросам сотрудничества обращайтесь:

тел.: +7 (495) 710 03 07

факс: +7 (495) 677 68 52

E-mail: office@autozaprus.ru
www.autozaprus.ru

Редакция не несет
ответственности за
содержание материалов,
предоставленных
рекламодателями



Новый Multivan. Ваш бизнес всегда в движении

Хороший бизнес – это бизнес, который развивается, движется вперед. Компания Volkswagen предлагает Вам и Вашему бизнесу двигаться вперед еще увереннее и комфортней. Новый Volkswagen Multivan – это превосходный автомобиль для деловых людей. Это комфортабельная и стильная передвижная штаб-квартира Вашей компании, где все продумано до мелочей.

Экономичные и мощные двигатели, современный дизайн, качественная отделка салона, великолепная шумоизоляция и отличные динамические характеристики сделают любую деловую поездку комфортной и продуктивной.

Новый Multivan. Не останавливайтесь на достигнутом.



Официальный дилер «Урарту Моторс»
тел. 926-04-04, www.commercial.urartu.ru

Тормозные накладки для экстремальных условий

Ведущий производитель тормозных изделий для пассажирского и грузового транспорта – Санкт-Петербургский завод АТИ – в марте 2012 года начал выпуск накладок из новой фрикционной массы АТИ-490.

Фрикционная масса АТИ-490 – новейшая разработка завода – специально создана для тормозных систем, работающих в экстремальных условиях. Фрикционная смесь АТИ-490 обогащена группой компонентов, усиливающих эксплуатационные свойства накладок: гамма-процентный ресурс, износостойкость, теплопроводность, сокращение тормозного пути. Накладки АТИ-490 легко узнать по характерному красному цвету и узнаваемому логотипу производителя – ОАО «Завод АТИ».

Накладки АТИ-490 прошли не только обязательное тестирование в лаборатории. Функциональные характеристики продукции были испытаны в реальных условиях с учетом специфики российских дорог. Накладки АТИ-490 производятся для всех видов грузового и пассажирского транспорта. ■

ЯЗТО-Авто представил новые металлические прокладки коллектора

С апреля 2012 года компания по производству и продаже автозапчастей для грузовой и сельскохозяйственной техники «ЯЗТО-Авто» (г. Ярославль) наладила поставку прокладок коллектора из металла.



В отличие от коллекторных прокладок из пробки, фибры, специального картона или паронита, новые прокладки коллектора представляют собой листовой стальной прокладочный материал, что делает их очень прочными и более устойчивыми к термомеханическим воздействиям.

Прокладки коллектора из высокопрочной стали способствуют более надежной герметизации стыка между головкой блока цилиндра и выпускным коллектором двигателя, обеспечивают безопасность и увеличивают ресурс работы двигателя. ■

«РусАвтоЦентр» берет заботу на себя

Isuzu Motors Limited – признанный мировой производитель грузовых автомобилей. Дилерский центр Isuzu (Исузу) компании «РусАвтоЦентр» работает в Москве с 2006 года. Он представляет собой уютный торговый зал и просторную зону сервисного обслуживания. На его территории работает 8 ремонтных постов, где производится ремонт любого уровня сложности. Обслуживание автомобилей производит высококвалифицированный персонал.

Компания предлагает широкий модельный ряд автомобилей: малотоннажные (Isuzu NQR снаряженной массой 3 100-8 000 кг с колесной формулой 4x2 (4x4 – только для модификации NPS), среднетоннажные (F серия – средние грузовые автомобили снаряженной массой 9-21 тонна с колесными формулами 4x4, 4x2, 6x2 или 6x4) и тяжелые грузовики (С и Е серии – тяжелые грузовики Isuzu снаряженной массой 16,8-65 тонн с колесными формулами 6x4, 4x2 или 8x4), тягачи, самосвалы Isuzu CYZ51KLD, бетономесители Isuzu CYZ51KLM, пластиковые кузова, дополнительное оборудование.

Грузовики Isuzu воплощают максимум возможностей по минимальной цене. Они славятся высокой надежностью и экономичностью.

Благодаря развитой дилерской сети, через которую реализуются грузовики, дополнительные комплектующие элементы кузова и запчасти Isuzu, проводится техническое обслуживание, модернизация, переоснащение и ремонт автомобилей, Isuzu



превратились в автомобили удобные во владении и не требующих больших затрат. Поэтому проблемы с покупкой запасных частей и ремонтом Исузу не страшат предпринимателей, собирающихся приобрести эти грузовики.

Обслуживание грузовиков в «РусАвтоЦентре» упрощено до минимума, при этом полный перечень необходимых запчастей Isuzu постоянно доступен для заказа напрямую с завода. Компания также осуществляет ремонт грузовиков, что позволяет владельцу обслуживать и ремонтировать автомобиль в одном месте.

Поэтому покупая эти грузовики, можно сосредоточиться исключительно на их эксплуатации и получении прибыли, не заботясь о ремонте Isuzu или проблемам поиска запчастей.

Квалифицированное обслуживание и высококачественные запчасти Isuzu – это залог длительной эксплуатации автомобиля. Чтобы поломки случались как можно реже, нужно не чрезмерно жалеть свою технику, а пользоваться услугами специализированных СТО и отдавать предпочте-

ние оригинальным запчастям.

Грузовые автомобили, приобретенные вами у компании «РусАвтоЦентр», – это удачная покупка и высококвалифицированный сервис.





Компания ООО «Дометик РУС» является официальным представительством концерна Dometic Group на территории Российской Федерации.

Уже более 30 лет Dometic Waeco International GmbH производит кондиционеры, холодильники и другую полезную продукцию для всех видов автомобилей, спецтехники и морских видов транспорта.

Имея огромный опыт в реализации подобной продукции, мы смело можем заявить, что продукция Dometic и Waeco – это гарантия качества на российском рынке.

Постоянное совершенствование конструкции и использование самых передовых технологий и материалов позволяют значительно увеличить срок безотказной работы нашей продукции.

Генеральное представительство Dometic Waeco International GmbH в России осуществляет гарантийное и сервисное обслуживание своей продукции. Продукция Dometic и Waeco имеет все необходимые сертификаты качества.



Mercedes-Benz Atego 1318: современный среднетоннажник

Мы нашли эти машины в автопарке агрокомбината «Московский».

На протяжении нескольких десятков лет своего существования агрокомбинат содержал парк развозного транспорта, состоящий из полутора сотен отечественных автомобилей. Хотя отечественная техника и демонстрирует чудеса неприхотливости к условиям эксплуатации и содержания, но вечно сопровождающие их грязь, копоть, бесконечные ремонты и как следствие – простои заставляют обращаться к продукции зарубежных автопроизводителей.

В 2005 году агрокомбинат в качестве опытных образцов приобрёл по несколько единиц следующих автомобилей: M.A.N. LE1822 грузоподъёмностью 10 т, Scania R340 с полуприцепом грузоподъёмностью 24 т и Mercedes-Benz Atego 1318 грузоподъёмностью 7 т. Нельзя сказать, что именно Atego победил в этом тесте, поскольку все машины имеют разные технические характеристики, но именно он оказался наиболее подходящим для удовлетворения нужд аграрного предприятия по доставке продукции (овощи, зелень и цветы) потребителям.

Mercedes-Benz Atego 1318

Модель	Двигатель	Количество цилиндров	Рабочий объем, см ³	Номинальная мощность при 2200 об/мин	Максимальный крутящий момент, Нм	Трансмиссия	Полная масса	Колесная база (мм)
Atego 1318	Дизельный OM 904 LA	R 4	4249	130 кВт / 177 л. с.	975 при 1200 об/мин	G 60 – 6	13,5 т	3 560 – 5 360

В Atego устанавливаются фары с рассеивателями из прозрачного стекла. Лампы Н7 и Н1 в фарах ближнего и дальнего света соответственно эффективно освещают полотно дороги. В отличие от применявшихся ранее ламп Н4, конструкция которых позволяла включать фары ближнего и дальнего света лишь по отдельности, новая система позволяет им работать вместе.

Зеркала заднего вида сдвинуты на 50 мм дальше, что позволяет водителю лучше видеть обстановку сзади и сбоку от автомобиля. Зона видимости значительно увеличена благодаря асферическим зеркалам. Панорамные зеркала, входящие в серийную комплектацию, так же передвинуты на другое место — для улучшения обзора: они установлены на левой и правой сторонах автомобиля под основными зеркалами заднего вида.

Удобна низко расположенная входная ступенька Atego. Конструкция кабины обеспечивает удобный вход-выход и проход внутри, что существенно важно на развозном коммерческом автотранспорте, поскольку водителям приходится входить и выходить из автомобиля до 30 раз за смену.

Компактный 4-цилиндровый двигатель девятисотой серии, установленный на Atego, имеет высокие тяговые характеристики в нижнем и среднем диапазонах вращения коленчатого вала, уверенно развивает мощность и позволяет быстро преодолевать средние и большие расстояния.

На автомобиле устанавливается новая 9-ступенчатая коробка переключения передач. КПП отличается повышенной экономичностью, допустимый крутящий момент на входе — 1300 Нм, переключение передач

выполняется в ручном режиме посредством гидропневматического привода.

К достоинствам Atego относится низко расположенная кабина. Рама автомобиля состоит из двух частей — низкая впереди и высокая в задней части. В передней части автомобиля раму образуют два лонжерона Z-образного профиля, изогнутые вниз по направлению вперед на внешнюю сторону. В результате расстояние от дорожного полотна до пола кабины составляет 818 мм. Такая конструкция обеспечивает большой запас пространства для установки агрегатов, увеличивает безопасность при фронтальном столкновении — в этом случае рулевой механизм, двигатель и подвеска моста уходят под пол кабины.

Все серийные автомобили Atego и шасси оборудованы

Настоящий Mercedes

Мировая премьера нового Atego состоялась в сентябре 2004 года на международной выставке коммерческого автотранспорта IAA. В кабине Atego легко узнаются черты семейства грузовых автомобилей Mercedes-Benz: широкая лобовая часть капота, V-образная решетка радиатора, расположенные под ней фары, боковые обтекатели.



цельным противоподкатным брусом, который устанавливается между осями и обеспечивает полную боковую защиту. Задний противоподкатный брус является неотъемлемым элементом рамы.

Atego оборудован дисковыми тормозами на всех колесах, управляемых при помощи тормозной системы с двухконтурным пневматическим приводом, что обеспечивает короткий тормозной путь и оптимальную устойчивость к федингу при высокой нагрузке на тормоза.

Особенностью Atego, оборудованного тормозной системой Telligent, является встроенная противооткатная система: после того, как водитель нажал на педаль тормоза и отпустил её, тормозное давление в остановившемся автомобиле сохраняется до тех пор, пока не последует хотя бы легкий нажим на педаль сцепления, тормоза или акселератора. Так предотвращается скатывание автомобиля при остановке на светофоре или на спусках (подъёмах).

Современные системы Atego по расчётам производителя обеспечивают межсервисные интервалы 100 тыс. километров для дальних грузоперевозок, 60 тыс. километров для перевозок на малые расстояния и 30 тыс. километров при эксплуатации

в тяжёлых условиях. Стандартную проверку большинства приборов и систем водитель Atego может выполнить со своего рабочего места. Ему доступен контроль уровня мотор-

ного масла, давления и объёма необходимого долива, контроль уровня охлаждающей жидкости и жидкости в бачке стеклоомывателя, а также степень износа тормозных накладок (система оборудована сигнальными лампами на приборной панели).

На практике

Предприятие владеет полусотней автомобилей Mercedes-Benz Atego 1318. Весь подвижной состав приобретён с полной предоплатой без использования каких бы то ни было лизинговых или банковских кредитных схем покупки. Таким образом, предприятию удалось избежать переплаты сверх стоимости товара. У производителя были куплены только шасси, которые были отправлены на кузовной

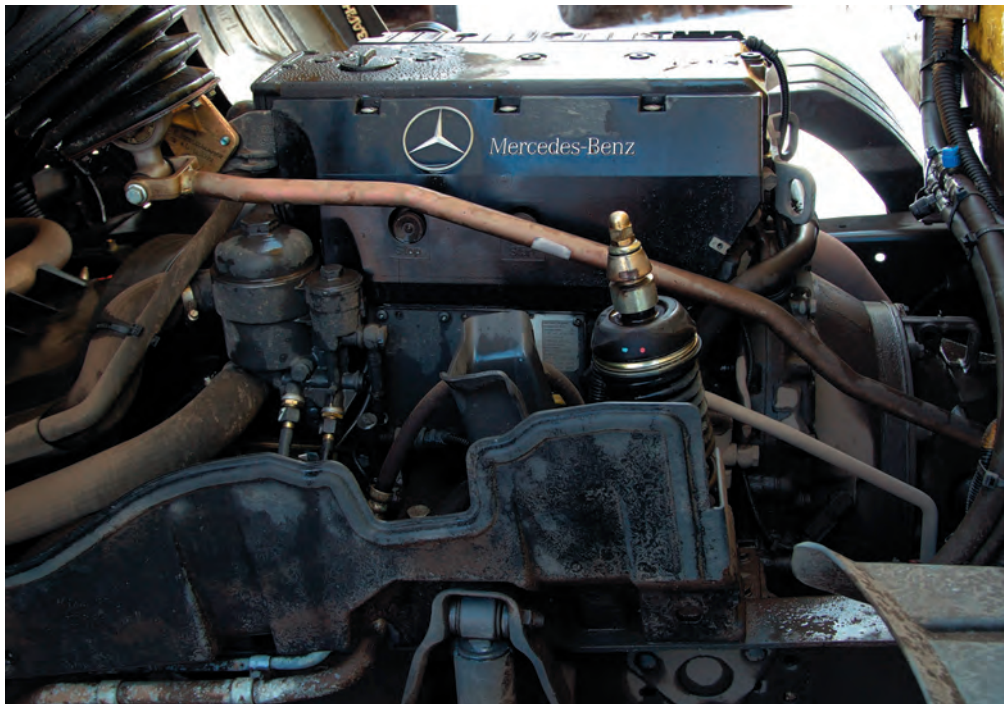
завод «Мосдизайнмаш», где для них изготовили и установили изотермические фургоны, оснастили гидробортами. В среднем, учитывая большой размер партии автомобилей, полностью укомплектованный дополнительным оборудованием один Mercedes-Benz Atego 1318 обошёлся примерно в 80 тыс. евро.

Mercedes-Benz Atego 1318 имеет грузоподъёмность 7 тонн. При доставке в торговые сети овощной зелени и цветов расчетная грузоподъёмность автомобиля полностью не используется, зато полностью используется объём фургона, установленного на Mercedes-Benz Atego 1318. С овощами, в частности помидорами и огурцами — обратная картина: в фургоне они занимают гораздо меньше места, но полностью используют заявленную грузоподъёмность автомобиля.

Машины эксплуатируются интенсивно в две смены — часто при передаче смены водители даже не глушат двигатель автомобиля. Одна из смен обязательно ночная, что связано с особенностями организации движения автотранспорта по дорогам столицы.

За одну смену пробег Atego составляет в среднем 200 км, то





есть за день машина проходит 400 км при двухсменном режиме работы. В год пробег этого автомобиля составляет около 100 тыс. километров, к нашему знакомству они накатали уже около 200 тыс. километров.

Одно дело, какие межсервисные интервалы рекламирует у своего автомобиля его производитель, и другое — как с этим обстоят дела на самом деле. В гараже агрокомбината нам сообщили, что Atego приходится делать два ТО в год через каждые 50 тыс. км. Но это не критично, а вполне обоснованно. Стоимость процедуры ТО одного автомобиля на авторизованной СТО — в среднем 25 тыс. руб., с учётом скидок за объем.

Гарантийные обязательства производителя определяются двумя годами или 200 тыс. км пробега. И в том, и в другом случае для агрокомбината они уже закончились, но все Atego остаются на обслуживании фирменной СТО.

В период действия гарантийных обязательств случались единичные поломки ходовой части автомобиля — в частности,

вышли из строя подшипники ступиц на нескольких машинах. После «разбора полётов» в инженерном центре производителя в Германии выяснилось, что на эти автомобили были установлены подшипники, изготовленные из других сталей. Немцы, не теряя времени, доставили необходимые подшипники и заменили несоответствующие каталогу детали даже на тех автомобилях, где они ещё не вышли из строя.

Была и ещё одна неприятность в начале эксплуатации автомобилей, но её скорее можно отнести к форс-мажорным обстоятельствам. Фары у Atego 1318 расположены в бампере довольно близко к уровню дорожного полотна. Гравия на московских и областных дорогах много, поэтому разбитые световые приборы стали бичом для автохозяйства комбината. Владелец автопарка обсудил этот вопрос с производителем. Немецкая сторона предложила весьма эффектный выход из этой ситуации — изготовила и установила на весь обслуживаемый подвижной состав специ-

альные металлические решётки на фары. Теперь камни фарам не страшны.

Закупив новые автомобили, агрокомбинат сразу позаботился о качественном топливе — предприятие подписало договор с нефтеперерабатывающей компанией «Лукойл» на поставку дизельного топлива класса «евро-дизель». Хотя это топливо существенно дороже обычного, в агрокомбинате уверены в правильности принятого решения — за все время эксплуатации автомобилей топливная аппаратура не разу не подводила. Платить за тонну «евро-дизеля» приходится почти 25 тыс. руб.

Ещё одна деталь, характеризующая Atego 1318 с положительной стороны — весьма умеренный расход горючего: по городу — 24 л/100 км, в смешанном цикле город-трасса — 21 л/100 км. Показатели расхода горючего Atego 1318 совпадают с показателями зиловского «Бычка» с одной лишь разницей: расход одинаковый, а грузоподъёмность у «Бычка» в два раза меньше, всего 3,5 т. ■

WG
ХОЛДИНГ
ГУДВИЛ

CAT®
Cummins
FREIGHTLINER
DETROIT DIESEL

ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ
для американских и европейских грузовиков

INTERNATIONAL
На шаг впереди

SAF Original spare parts
BP
RENAULT TRUCKS
DAF **SCANIA** **IVECO**

196608, Санкт-Петербург, Пушкин,
ул. Автомобильная, д. 4, лит. А3
Тел.: (812) 322-65-00 (многоканальный)
Запчасти в Москве: (495) 514-67-89, 8-901-518-38-38
e-mail: goodwill@peterlink.ru

8-800-333-23-78
звонок бесплатный

www.truck.ru
www.gwparts.ru

ЗАПЧАСТИ

Porter County
HD 65|72|78
HD 120

г. Москва, (м. Щелковская), ул. Байкальская, д. 6
тел.: +7 (495) 466-26-31, 8 961 012-41-20
e-mail: abc077@mail.ru www.abc99.ru

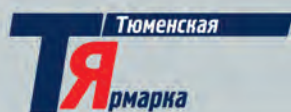
КАРДБЕЛ
Запчасти для любой техники

Мы в Интернете:
www.kardbel.ru
(495) 961-30-04
(495) 660-15-58
(499) 579-31-52

Запчасти по низким ценам заводов-изготовителей в Москве, Смоленске, Набережных Челнах, Ростове-на-Дону

ОАО «Белкард» (ОАО «ГЗАО»)	Карданные валы и крестовины, амортизаторы и тормозные камеры	ОАО «Гидромаш»	Гидроцилиндры, ремкомплекты, седельные устройства
РУП «БААЗ»	Амортизаторы, домкраты 2,5 т, 5 т, 15 т, 25 т, реактивные штанги, пальцы и сухари, шкворни и втулки	РУП «Барт»	Гидроусилители рулевого управления, насосы ГУР, цилиндры ГУР, насосы опрокидывания механизма кабины (МОК)

специализированные выставки



ОАО «Тюменская ярмарка»
г. Тюмень, ул. Севастопольская, 12
Телефакс: (3452) 41-55-74. 48-55-56,
E-mail: fair10@bk.ru, tyumfair@gmail.com; www.expo72.ru

АВТОМИР. АВТОСЕРВИС. АЗС
КОММЕРЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ
ДОРОЖНАЯ, СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА
И ТЕХНОЛОГИИ

24-26 мая

2012



НТЦ МСП
В ГАРМОНИИ С ТИШИНОЙ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПОСТАВЩИК
автозаводов: ОАО ГАЗ, ОАО УАЗ,
АМО ЗИЛ, ОАО ПАЗ, ОАО УРАЛАЗ

www.ntcmssp.ru

**Надежные выпускные системы для
конвейеров автозаводов и для замены
отработавших ресурсов**

НЕЙТРАЛИЗАТОРЫ, ГЛУШИТЕЛИ

для автомобилей марок
ГАЗ ЗИЛ ПАЗ УАЗ УРАЛ



торговый представитель
ООО "Агентство "Маркет Ассистент"

**Market
Assistant
Agency**

РАСШИРЯЕМ ДИЛЕРСКУЮ СЕТЬ

Россия, Москва, пр. 60-летия Октября, д. 11а
тел. +7 (495) 788-99-23, 788-99-24, 364-13-23
+7 (926) 204-93-73
e-mail: auto-svog@mail.ru

**База
Перспектива**

www.inomarknet.ru

E-mail: mail@inomarknet.ru



**ЗАПЧАСТИ
МАЗ КАМАЗ**

Магазин №1

М.О., Внешняя сторона 31-й км МКАД,
ТБК «АВТО-31», пав. А1-7
Тел.: (495) 772-83-34, 8 905 771-29-80
Факс: (495) 781-83-78

Магазин №2

М.О., г. Королев,
ул. Северная, д. 4
Тел./факс: (495) 516-87-73

Официальный представитель АМО ЗИЛ
ЗАПЧАСТИ
ДЛЯ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ



БЫЧОК • 4331 • 433360 • ЗИЛ-130
ГАЗ-3307 • 3308 • 3309 • Валдай • МАЗ-4370

(495) 452-31-85, 742-18-08

www.gruzovic.ru skype: mirparts
e-mail: mirparts@mail.ru ICQ: 635-489-665
Головинское шоссе, д. 5

ОПТОВАЯ ПРОДАЖА ЗАПЧАСТЕЙ
(495) 648-16-87, 648-16-89

**15000 наименований
ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ КАМАЗ**



**СТФК
«КАМАЗ»**

г. Набережные Челны, Промкомзона-2 skladtfk.ru
тел. (8552) 53 47 47, 53 47 25



С водой и без воды

Специфика эксплуатации Iveco EuroCargo

Транснациональный концерн IVECO (Industrial Vehicles Corporation) был образован в 1975 году слиянием нескольких известных европейских автопроизводителей: итальянских FIAT (выпуск грузовиков с 1903 года) и Lancia (с 1911 года), OM (1907 года), французского Unic (производство грузовиков с 1905 года) и западногерманского Magirus-Deutz (с 1904 года). В 1980 году FIAT выкупил 100% акций компании. В 1986-м в состав концерна вошло английское грузовое подразделение FORD (1918 год) и итальянский производитель самосвалов Astra (с 1954 года), в 1990-м – британский Seddon Atkinson (с 1910 года) и испанский Pegaso (с 1947 года), в 1992-м – австралийский филиал International (производство грузовых автомобилей с 1950 года).

Современный IVECO — один из крупнейших в мире производителей грузовой техники и дизельных двигателей. Автомобили компании подразделены на четыре основные группы:

- Daily — серия легких грузовых автомобилей полной массой от 2,9 до 6,5 тонн;
- EuroCargo — гамма среднетоннажных грузовых автомобилей полной массой от 7,5 до 18 тонн, насчитывающая 300 базовых моделей и почти 3 000 модификаций;
- Stralis — тяжелые дорожные грузовые автомобили полной массой более 19 тонн, сменившие серии EuroTech и EuroStar;
- EuroTrakker — тяжелые грузовые автомобили для экстремальных условий эксплуатации.

Особенности эксплуатации водовоза Iveco EuroCargo ML120

За свою историю, которая началась в 1991 году, Iveco Eurocargo получил наград больше, чем любой другой грузовик. Рассматриваемые нами автомобили EuroCargo относятся к серии, увидевшей свет в 2003 году. В нынешнем году модель была подвергнута рестайлингу кабины, дизайн которой разработали специалисты знаменитого Stilo Bertone.

Окунуться в специфику эксплуатации Iveco EuroCargo нам помогла компания Nestle, владеющая такими автомобилями. Две машины работают в Санкт-Петербурге, еще девять заняты на доставке бутилированной питьевой воды в Москве.

Московский автопарк Nestle базируется в Подмосковном городе Домодедово. Автопарк мультибрендовый, помимо EuroCargo здесь есть автомобили Iveco младшей серии — Daily (всего в собственности Nestle более 130 автомобилей Iveco различных моделей и модификаций), отечественные ГАЗели и пр.

Специфика эксплуатации

Все EuroCargo в Nestle находятся в эксплуатации с апреля 2007 года. Шасси сначала поступили на завод в Венгрии, где были оборудованы специальными кузовами для перевозки бутилированной воды, а затем в полной комплектности отправлены заказчику.

Как свидетельствует общепринятая практика, крупные клиенты получают от автопроизводителей собственные, более лояльные по сравнению с озвученными в прайсе, цены на автомобили. Один полностью укомплектованный автомобиль Iveco EuroCargo ML120 полной массой 12 тонн и грузоподъем-

а также как шасси в отрасли жилищно-коммунального хозяйства с различными специальными надстройками.

Кузов каждого водовоза вмещает 256 19-литровых бутылей с питьевой водой на специальных паллетах. Таким образом, заявленная производителем грузоподъемность 6,16 тонн используется практически полностью: 5,12 тонн — собственный вес воды плюс вес тарного материала.

Двигаясь по маршруту от клиента к клиенту, машина стремительно теряет вес, оставляя заказчикам воду. Понятие «попутный груз» в Nestle отсутствует из-за специфики конструкции кузовов автомобилей и требований, предъявляемых к их эксплуатации. С маршрута машины привозят лишь пустую тару и воздух.

Пробег

Средний ежемесячный пробег водовозов небольшой — около 2,5 тыс. км. Автомобили, доставляющие воду по московским адресам, в месяц накатывают тысячу с небольшим километров, а занятые на доставке воды в область — до четырех тысяч км в месяц. На третьем году эксплуатации Iveco EuroCargo ML120 максимальный пробег автомобилей составил 100 тыс. км.

Эти цифры кажутся весьма скромными, но проанализировав режим работы машины на маршруте, становится ясно, что нагрузка на автомобиль довольно существенная. Все автомобили работают на доставке питьевой воды, в один адрес за раз доставляется, как правило, небольшое количество бутылей. В связи с этим водителям часто приходится запускать и глушить автомобиль. За два с половиной года эксплуатации EuroCargo в компании Nestle автомобили выработали почти весь ресурс «запуска», и теперь он сопоставим с возрастом 12-15-летних машин, эксплуатирующихся в

В России объем продаж этих автомобилей в докризисный период стремительно рос — в первом квартале 2008 года было продано грузовиков в два с лишним раза больше, чем в 2007 году.

Какое-то время назад существовало довольно скептическое мнение относительно качества автомобилей Iveco, вызванное, главным образом, тем, что эксплуатировать приходилось автомобили со вторичного рынка. Неоспоримым же преимуществом новой продукции компании всегда являлась ее невысокая стоимость при теоретически не уступающем конкурентам уровне качества.

ностью 6 тонн, с 4-литровым дизельным двигателем мощностью 170 л.с обошелся Nestle в сумму около 2,5 млн. руб.

ML — тип кабины (Multi Lite — универсальная легкая), 120 — полная разрешенная масса автомобиля без двух «0», в данном случае — 12 000 кг.

Основное назначение среднетоннажных грузовиков EuroCargo — городские и пригородные перевозки грузов,

стандартном режиме. При этом вся механическая и электрическая часть автомобилей пока работает в штатном режиме, хотя некоторые машины ожидают скорая замена стартеров из-за их механического износа.

Расход топлива

Средний расход топлива по парку EuroCargo — 27,1 л/100 км. Эти данные в компании считают приемлемыми. При этом между расходом топлива и пробегом автомобиля существует обратная зависимость: при малом пробеге (менее 2

осуществляет в авторизованном сервисе, но лампочки и им подобное здесь меняют самостоятельно.

Не слишком ли дорого пользоваться услугами авторизованной СТО?

В компании согласились, что услуги ТО и ремонта на авторизованном сервисе дешевыми не назовешь, но выигрыш в другом: такой подход позволяет Nestle прогнозировать уровень затрат и избегать расходов на форс-мажорные обстоятельства, перекладывая всю ответственность на обслуживающее предприятие.

приборы и органы управления расположены оптимально удобно, звукоизоляция на хорошем уровне. Сиденья и дверные панели обшиты устойчивой к износу отделочной тканью, которая легко стирается.

Машина в управлении легка, и ее поведение на дороге предсказуемо: двигатель, элементы трансмиссии и подвески работают слаженно, посторонних звуков не издают, и самое главное, за время эксплуатации ни один из 11 автомобилей компании ни разу не подвел по причине внутренних технических неис-



тыс. км в месяц) расход топлива значительно возрастает — выходит на значения более 30 л/100 км и, наоборот, с увеличением пробега (до 4 тыс. км в месяц) расход топлива снижается до 22–24 л/100 км.

Стоимость владения автомобилем в Nestle без НДС и расходов на топливо в 2008 году составляла 2,5 руб./км, в 2009 году — уже 3,4 руб./км, по итогам прошлого года — в пределах пяти рублей на километр пробега.

Техническое обслуживание и необходимый ремонт автомобилей Ivesco компания-владелец

Общие впечатления

Из общих впечатлений можно отметить, что динамика водовоза Ivesco, в том числе, и под нагрузкой, сопоставима с динамикой легкового автомобиля, что немаловажно при эксплуатации в городских условиях.

Дверь кабины открывается почти под прямым углом, образуя большой проем — это очень удобно. Чтобы забраться внутрь, нужно преодолеть две рифленые ступеньки. Для удобства входа и выхода из кабины служат два поручня по краям дверного проема. В самой кабине просторно,

правностей или конструкторских ошибок.

Двигатель

Двигатель Tector из линейки, обновленной в 1999 году, имеет высокий крутящий момент в широком диапазоне, начиная с самых низких оборотов. Максимальный крутящий момент достигается в диапазоне от 1200 до 2100 об/мин. Эластичный двигатель позволяет почти на треть сократить количество переключений передач. Ivesco изготовил принципиально новые двигатели стандартов Евро-3

— Евро-5, а не пошел по пути доводки существующих моделей старой конструкции.

Недостатки

Как и у любой машины, недостатки у Ivesco EuroCargo ML120 есть. Как и у авто прежних лет выпуска, этим машинам не удалось избежать проблем с электропроводкой. Европейские тонкие ивеско-вские провода, с течением времени превращавшиеся в труху, ругали всегда. Сейчас проблемы доставляет задняя проводка под кузовными надстройками, уложенная кузовщиками без особого старания. Свисающие провода хоть и упакованы в защитную гофру, тем не менее легко цепляются за любые препятствия и обрываются.

Еще один неприятный и довольно затратный момент: на всех EuroCargo установлена ошиновка колес размерности R17,5 — такой типо-размер резины полностью отсутствует в ассортименте российских шинников. Между тем, специфика работы автомобилей по доставке воды такова, что на маршруте им приходится преодолевать значительную часть расстояния по подъездным путям, где особенно велика вероятность боковых повреждений колес. На рынке же присутствует продукция только иностранных производителей, при этом самая «демократичная» цена — от 10 тыс. руб. за одно колесо.

Другая возникающая время от времени беда — низко расположенные (по российским меркам) радиатор охлаждения двигателя, корпус воздушного фильтра и карданный вал. В компании были прецеденты, когда радиатор охлаждения срывало с машины выступающим над дорогой люком гидранта. Корпус воздушного фильтра, расположенный с водительской стороны на раме внизу за кабиной, обычно бьется при съезде с бордюра.

На российском рынке избытка запчастей и даже расходни-



ков EuroCargo — нет, поэтому эксплуатирующая служба компании имеет в запасе на складе небольшой «зип»: тормозные колодки, несколько корпусов воздушного фильтра, радиаторы охлаждения и пр.

Недели уходят на ожидание кузовного железа кабины в случае аварии, поскольку закупать впрок кузовные запчасти дорого, да и неизвестно, пригодятся ли они вообще...

Резюме

Тем не менее, в Nestle позитивно оценили автомобиль EuroCargo ML120, к тому же компания собиралась пополнить свой парк новыми автомобилями меньшей грузоподъемности. Обслуживать новые и уже имеющиеся автомобили будут так же на фирменных СТО. ■



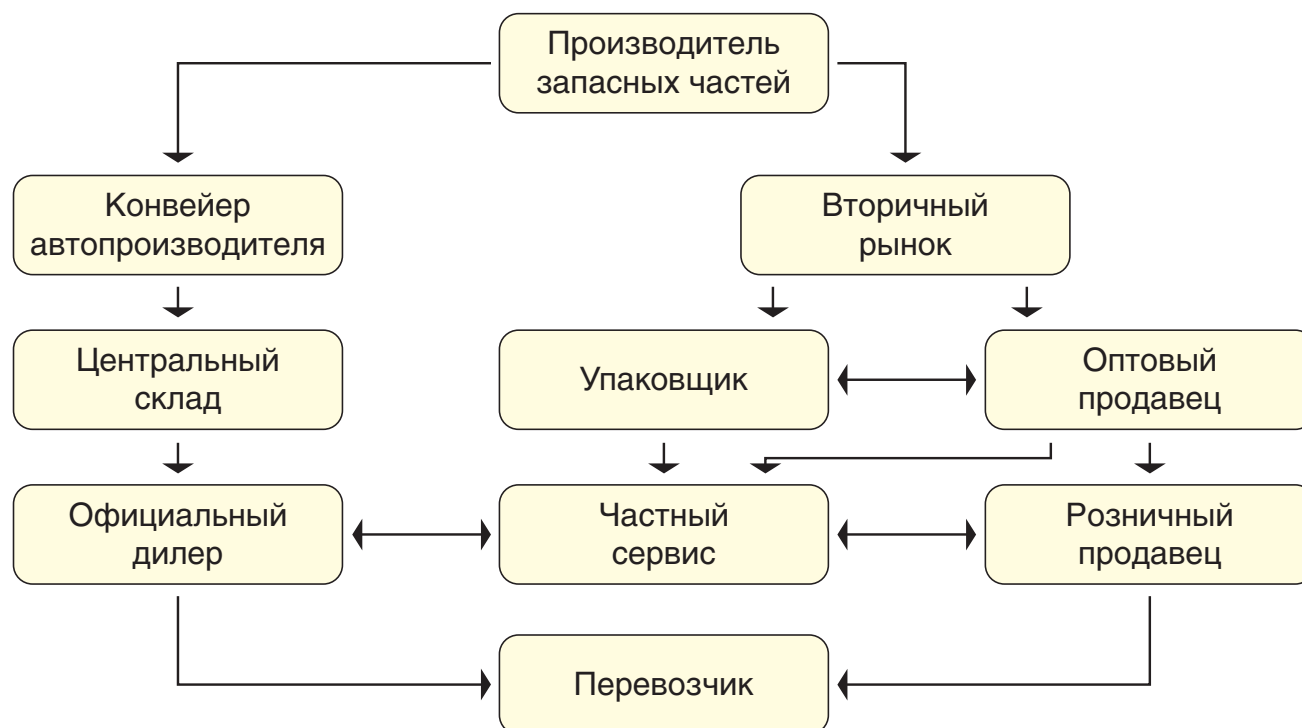


Трудный путь запчастей от производителя до покупателя

Довольно частым в общении с непосредственными участниками рынка грузовых и пассажирских перевозок – водителями и техническими специалистами гаража – можно слышать следующие нарекания относительно попадания к потребителю предмета нашего разговора: долгий поиск нужной детали на складе или у продавца, либо в лучшем случае, доставка ее с центрального склада под заказ; сомнительное качество или неуверенность в подлинности изготовителя; дороговизна. И надо сказать, что претензии эти зачастую бывают обоснованными и аргументированными. Но в данном случае экспертами выступают люди с большим профессиональным опытом в эксплуатации ТС и в текущем ремонте, что делает их мнение в определенной степени предвзятым.

Вообще в самом процессе, именуемом «бизнес коммерческого транспорта», полного и безоговорочного учета интересов всех его участников пока не получается. Каждый сегмент, играя свою уникальную роль, имеет вполне определенные цели – минимизировать расходы, получить максимальную прибыль. При этом существующие экономические условия позволяют достигать поставленной задачи индивидуальным путем, без увязки с интересами параллельных игроков комплекса в целом.

Как это выглядит воочию? В действительности все построено по следующей схеме:



Формат одной статьи не позволяет разложить механизмы взаимоотношения «производитель — покупатель» детально. Осложняющим фактором на этот процесс накладываются таможенные барьеры.

обязательную расходную часть по ремонту и ТО, которой он обременен по условиям договора с официальным представителем европейского производителя на срок до трех лет. Ну а раз так, то и дилер отыгрывает свою

лем) на условиях производителя. И по тем же условиям дилер вынужден платить как за сам договор, так и за все элементы, способствующие его исполнению — в том числе, и за «оригинальные» запасные части, и за расходные материалы.

Как видно из схемы, все давление рынка сказывается на конечном потребителе, которому, казалось бы, и остается только выбрать наиболее выгодного для себя продавца. Но не тут-то было...

Самый выгодный путь очевиден: напрямую от производителя — к официальному дилеру и затем в руки эксплуатационщика. Но в экономических джунглях российского рынка прямая дорога еще не значит самая легкая и дешевая. К сожалению, большинство представителей рынка перевозок в один голос скажут, что после приобретения автомобиля у официального дилера владелец с нетерпением дожидается окончания действия гарантийных обязательств не ради полного завладения ТС (автомобиль зачастую находится на балансе лизинговой компании), а во имя уменьшения экономической нагрузки на

роль по полной, предлагая клиенту весь перечень необходимых услуг по твердой цене — как правило, единой в сети данного производителя. И сколько бы не уговаривал специалист дилерского центра своих клиентов, что благодаря его стараниям их железные кони получают самую квалифицированную, современную и оригинальную помощь, скепсис владельца живет в их взаимоотношениях до конца срока гарантии.

В чем казуистика ситуации? С одной стороны, официальный поставщик товара и услуг имеет в рамках дилерского договора обязательства работать с конкретным брендом (автомоби-

На конвейер автопрома Поднебесной, где производятся детали для многих европейских машин, комплектующие поступают с заводов, которые строили в Китае при помощи, непосредственном участии и на средства ведущих европейских и американских производителей. Дешевая рабочая сила, низкие экологические требования внутри страны стали решающим фактором промышленной экспансии в китайский регион сильнейших экономических держав.

Если официальный дилер предлагает клиенту продукт — в данном случае запчасть, то она на 95% может быть признана «оригинальной». Термин «оригинал», правда, не совсем правилен. Скорее всего, такую деталь следовало бы называть «соответствующей требованиям производителя ТС» или «реко-

мендованной производителем». Именно такую деталь дилер и будет настоятельно предлагать своему клиенту. А клиент у авторизованного сервиса, как правило, более чем на 50% — с новой техникой, не прошедшей еще гарантийного срока обслуживания. Как известно, гарантию предоставляет производитель, и следовательно, он заинтересован в качестве ЗЧ и расходного материала, чтобы его гарантийный срок прошел без проблем.

К примеру, допустимый процент отбраковки комплектующих на конвейер сборки двигателей концерна Daimler AG не превышает 1 % (!). Если выше — вся партия снимается с конвейера. (У разных автопроизводителей и процент разный). Это значит, что кроме контроля качества поставщика на конвейер, деталь проходит проверку автопроизводителя, и только после того допускается в сборку. Цена на такую запчасть соответственно будет очень высокой.

Но такие ЗЧ, уже с маркировкой завода-изготовителя, выпускаются на автомобили последнего поколения и строго ограниченными партиями. В разные годы во время разработки или модификации моделей авто или для выпуска машин со специальными рабочими характеристиками и поставщики комплектующих меняются. Правда, на рынке таковых не так уж и много. Хотя в последние

годы Китай, Турция, Индия бурно развивают свою промышленность и много средств вкладывают в технологии.

Получается, что «оригинальные» запчасти, прошедшие контроль качества автопроизводителя, можно приобрести у самого автопроизводителя — с его центрального склада, через его официального дилера и по его цене и только в период гарантийного срока эксплуатации. Мало того, по условиям договора владелец просто обязан пользоваться услугами официальных представителей продавца, чтобы сохранить гарантию.

Благо, качество европейских автомобилей позволяет владельцу закладывать в свой экономический план небольшой процент на непредвиденные расходы при замене узлов и агрегатов в гарантийный период.

Так как же и где рождаются на свет «оригинальные» запчасти? Конечно, в Европе, поспешат успокоить своих потребителей представители Большой Семерки. Так, да не совсем. Сегодняшнюю Европу трудно представить сплошь утыканную дымящими трубами заводов и фабрик, какой она была сто лет назад. Да и труд немца, шведа или француза на порядок дороже оценен, чем турка или китайца. И фабрика в Германии по своей капитализации на рынке будет оцениваться дороже даже, чем в Польше или Латвии. За-

воды и фабрики в Европе есть и, конечно же, работают на полную мощь. Только задачи они выполняют несколько отличные от своих филиалов в странах развивающейся экономики. Это новые технологии и передовые разработки — то есть, все то, что зовется инновациями. А вот в Китае или в Турции под контролем европейских владельцев заводы производят товар валовой, таким образом, удешевляя свою продукцию.

Однако необходимо отметить, что между двумя крайностями — оригинальными и неоригинальными запчастями — существует достаточно большой спектр запчастей-аналогов, которые по качеству достаточно близки к «оригиналу», а по цене значительно ниже. Это обусловлено молчаливым согласием компаний-производителей автомобилей уступить часть объемов торговли запасными частями, изготовленными независимыми специализированными заводами, самим этим заводам. Кроме того, перенос производства компонентов в страны юго-восточного региона помог значительно снизить конечную цену изделий. (Маркетинговый отчет «Рынок автомобильных компонентов и запчастей в России», подготовленный аналитическим агентством «Автостат», 2007 г.).

Неоригинальные автозапчасти, представленные на российском рынке, условно можно разделить на две группы. Первая

Справка:

В контексте рассмотрения проблемы поддельных автозапчастей необходимо отметить, что в общемировой практике рынок запасных частей состоит из двух сегментов: рынка оригинальных и рынка неоригинальных запасных частей. Оригинальные запчасти в классическом понимании имеют торговую марку автокомпании и должны продаваться исключительно через неё. Оригинальные запасные части изготавливаются в строгом соответствии с предусмотренными характеристиками материалов под жестким контролем качества. Неоригинальные запчасти выпускают фирмы-имитаторы без гарантии соответствия техническим требованиям автозаводов.

— это компоненты солидных зарубежных и отечественных производителей, не учтенные и не прошедшие контроль автопроизводителей. Продукция такого рода в большинстве случаев опасности для автомобиля не представляет.

Вторая группа — это контрафактные запчасти, произведенные в Китае и на территории других развивающихся стран. Именно эта низкокачественная продукция может стать угрозой для технического состояния автомобиля.

трафактных деталей, владелец автомобиля, как правило, несет расходы самостоятельно.

Российское представительство Mercedes-Benz (ЗАО «Mercedes-Benz РУС») с недавних пор внедряет защитную маркировку для официально импортированных на российский рынок запчастей. Эта мера позволит контролировать качество импортируемых запчастей и бороться с контрафактной продукцией, которая, как отмечают аналитики, опасна для автовладельцев и их пассажиров.

сравнения подлинного продукта с его подделкой, т.е. контрафактом. А контрафакт во всем цивилизованном мире признан незаконным, следовательно, торговля контрафактом относит продавца в сферу криминального бизнеса. Так что подмена понятий недопустима.

Время вернуться к схеме движения автозапчастей от производителя к потребителю. Если одну половину схемы условно называть «конвейерной», то другую можно назвать, тоже весьма условно, «вторичной». Конечно же, не отношением к детали как к новой или уже бывшей в употреблении. Не отношением к производителю детали — как к известному или только вышедшему на рынок. Не отношением к производителю как к поставщику на конвейер сборки автомобиля или на свободный рынок продаж запчастей. Основным в определении направления движения принят статус самого транспортного средства, владелец которого и является конечным потребителем. Машина может быть не обязательно новой.

Сегодня парк импортного коммерческого транспорта в России процентов на 70 состоит из машин уже бывших в употреблении.

По мнению специалистов компании «МАН Автомобили Россия», рынок грузовых автомобилей полной массой выше 3,5 тонн в среднем увеличивается на 5% в год. Согласно статистике, в России в настоящий момент зарегистрировано почти 41 млн. транспортных средств, передает ИА «Автостат». Из них 33,51 млн. — это легковые машины. Кроме того, еще есть 3,56 млн. легких коммерческих моделей, в том числе, и микроавтобусов, 3,53 млн. средних и тяжелых грузовиков и 374 тыс. больших автобусов.

Вся эта автоармия ежедневно перемещает миллионы тонн груза по дорогам России и перемещается сама. А кроме того,

Неоригинальные запчасти могут быть изготовлены с нарушением стандартов безопасности, надежности и долговечности. Цены на них значительно ниже, а качество существенно хуже стандартов автокомпаний.

Согласно статистике из 5 000 предприятий-производителей китайских автозапчастей 1 200 — это зарубежные компании, из которых 500 — это мировые компании-гиганты. Китай постепенно приобретает статус «завода-производителя» автозапчастей мирового масштаба, на рынке наблюдается достаточно жесткая конкуренция.

Чем опасны контрафактные запчасти?

Чаще всего подделывают наиболее востребованные на рынке автокомпоненты: тормозные колодки, воздушные и масляные фильтры, свечи зажигания и накаливания.

Лабораторные испытания подделок, обнаруженных в разных уголках мира, показали, что все экземпляры не соответствуют техническим характеристикам, установленным автомобильными компаниями. Использование таких деталей может привести к снятию автомобиля с гарантии, но что хуже всего, серьезно повлиять на безопасность и эксплуатационные характеристики автомобиля. За повреждения, возникшие в результате использования кон-

Вот пример. Компания Continental, один из европейских лидеров в производстве шин, приводных ремней, пневмоподушек и еще много чего, в Турции (г. Бурса) построила завод по производству пневмобаллонов знаменитой марки ContiTech для грузовых автомобилей. Сырьем для изготовления пневморессоры является натуральный каучук.

Каучук этот достаточно дорогой, но все добросовестные производители пневморессор используют только его. Поэтому и требования к процессу раскроя у компании ContiTech очень высокие. Если обрез края во время кроя составит 2 мм, это уже повод для беспокойства и проверки правильности соблюдения технологии. Контроль качества продукции на своих филиалах компании ContiTech не доверяет никому, кроме своих европейских специалистов.

Можем ли мы признать пневмоподушки AirTech и BlackTech оригиналом? Конечно. Это оригинальный турецкий бренд от производителя. Возникает очевидный тезис: оригинальность или не оригинальность товара можно определить только путём

сжигает топливо, истирает протекторы, отработывает смазки и прочие жидкости, короче говоря, изнашивается повседневно. Более семи миллионов машин работают, чтоб заработать. И судя по всему, это количество в ближайшие годы будет только

это увеличение стоимости таможенного платежа за провозимые на территорию РФ импортные товары автобизнеса в связи с увеличением с 2009 года таможенных пошлин на грузовые автомобили. Правда, председатель правительства РФ Владимир

уменьшится на 35,6%. Доля автопрома в ВВП с 0,98% возрастет до 2,38%, добавленная стоимость — с 21% до 48%.

К тому же в 2012 году Россия вступила в ВТО. Здорово? Пока непонятно. Что за зверь этот самый ВТО?

Турция пошла по пути клонирования бренда, и через несколько лет сначала на внутренний рынок, а потом и на рынок внешний был выпущен аналогичный продукт AirTech и BlackTech. Нельзя сказать, плохи или хороши эти пневмоподушки, но очевидно влияние на турецких предпринимателей их немецких партнеров.

неуклонно расти опережая рост сетей сервисного обслуживания.

На дорогах России новых машин гораздо меньше, чем уже исчерпавших гарантийный срок эксплуатации. Следовательно, меньше и перевозчиков, готовых платить за запчасти цену, предложенную производителем автомобиля. Из этого напрашивается вывод, что рынок свободной продажи запасных частей и расходных материалов значительно больше, нежели «конвейерный». А коли так, то и желающих работать на просторе, где есть возможность развернуться, предостаточно. Попытки провести скромный подсчет продавцов и производителей запасных частей на «вторичном» рынке привели к такому разнообразию названий стран, городов, производителей и упаковщиков, что пришлось оставить это занятие до лучших времен.

По мнению многих руководителей предприятий, торгующих запасными частями для коммерческого транспорта, положение на рынке в середине второго квартала 2011 года по показателям продаж приблизилось к докризисному уровню.

Поскольку не новые ТС требуют к себе внимания ремонтных служб, продавцу узлов и деталей в пору бы только радоваться. Но большей части розничные продавцы сетуют на снижение доходности своего бизнеса. В чем же причина? Одна из причин —

Путин подписал постановление № 944 от 10 декабря 2008 года «О применении ставок ввозных таможенных пошлин в отношении автокомпонентов, ввозимых для промышленной сборки». Этим постановлением правительство России окончательно разрешило беспошлинный ввоз автокомпонентов для промышленной сборки автомобилей иностранного производства в нашей стране. Также согласно документу сроком на девять месяцев обнулены ввозные пошлины на ряд компонентов для промсборки. В частности, обнулены пошлины на двигатели для промышленной сборки некоторых моторных транспортных средств.

Влияние на рынок запасных частей и автокомпонентов в России этот приказ окажет лишь тогда, когда реальная ситуация с промсборкой в стране будет удовлетворять рынок коммерческой техники. Или, проще говоря, когда заводы, которые вводятся в строй в Калуге, Санкт-Петербурге, Владивостоке, Набережных Челнах и других регионах РФ, выйдут, хотя бы на запланированную мощность.

Согласно стратегии развития российского автопрома к 2020 году выручка производителей компонентов достигнет 4 104 млрд. руб. (2 430 млрд. в 2008 году). Выручка от экспорта автомобилей с 45 млрд. вырастет до 585 млрд. руб., импорт

Справка:

World Trade Organization (WTO) — Всемирная Торговая Организация, созданная в 1995 году с целью либерализации международной торговли и регулирования торгово-политических отношений государств-членов. ВТО является преемницей Генерального соглашения по тарифам и торговле, на протяжении почти 50 лет фактически выполнявшего функции международной организации. Штаб-квартира ВТО расположена в Женеве (Швейцария). Глава ВТО (генеральный директор) — Паскаль Лами. На июль 2008 года в ВТО состояло 153 страны, на долю которых в сумме приходилось 97 % мирового торгового оборота. В течение первого года после вступления России в ВТО ни одна внешнеторговая пошлина снижена не будет. По разным группам товаров предусмотрены переходные периоды от 1 года до 7 лет; в течение 7 лет пошлины на промышленные товары снизятся в среднем с 11,1 % до 8,2 %. Таможенные пошлины на потребительские товары, массово производящиеся в России, практически не снизятся (за исключением автомобилей и обуви). Девиз организации: «Всемирная торговая организация (ВТО) имеет дело с глобальными правилами торговли между странами. Его основная функция заключается в обеспечении торговых потоков так гладко, как ожидалось, и свободно, как это возможно».

ЗИЛ**АВТОЗАПЧАСТИ
К АВТОМОБИЛЯМ****ЗИЛ**
КАМАЗ ВАЛДАЙ**ОПТ** со скидками
РОЗНИЦАул. Автозаводская, д. 20
тел./факс: **(495) 675-2703**
(495) 995-2002
www.avtoyarosvet.ru**КРАЗ****ООО «Спаннер».**Поставка запасных частей,
комплектующих и агрегатов
к автомобилям
КрАЗ, МАЗ, ЗИЛ, УРАЛ.
Тел.: **(495) 972-08-94, 710-06-27**
ул. Южнопортовая, д. 32
Сайт: www.spanner.ru**МАЗ****ООО «Спаннер».**Поставка запасных частей,
комплектующих
и агрегатов
к автомобилям
МАЗ, КрАЗ, ЗИЛ, УРАЛ.
Тел.: **(495) 972-08-94, 710-06-27**
ул. Южнопортовая, д. 32
Сайт: www.spanner.ru**ООО «Позитив Сервис Групп»**Оптовая продажа запчастей
МАЗ, КРАЗ, ЯМЗ, МЗКТ.
Весь ассортимент.
Комплектация в кратчайшие
сроки.**143909, МО, г. Балашиха,
СКСЗ, Покровский пр-д., д. 4А**
Тел.: **8 (495) 648-63-98 (мн.к.)**
E-mail: psg-avto@mail.ru
www.psgavto.ru**ООО «МАЗРесурс».**Запчасти МАЗ, ЯМЗ.
КПП 202, 239, 238 ВМ –
всегда в наличии.
Тел.: **(495) 276-27-25**
Тел.: **(495) 227-42-15**
E-mail: maz@mazresurs.ru
Сайт: www.mazresurs.ru**УРАЛ****ООО «АГРЕГАТ-АВТОСЕРВИС».**Запчасти УРАЛ, МАЗ, КАМАЗ,
ЯМЗ со склада в Москве.
Тел.: **(495) 969-38-75, 980-76-40**
Сайт: www.agregat-as.ru
E-mail: agregat-as@mail.ru**АВТОСЕРВИСЫ**

ремонт грузовиков и автобусов

ПРОДАЖА**ЗАПЧАСТЕЙ**

К ГРУЗОВИКАМ И АВТОБУСАМ ИМПОРТНОГО ПРОИЗВОДСТВА

АВТОБУСНОЙ ТЕХНИКИ

King Long, HYUNDAI, MAN и груз. AVIA

(495) 728-70-79

г. Мытищи

www.rusinteh.ruE-mail: info@rusinteh.ru**КАМАЗ-6522****КРАСНОГОРСКИЙ
АВТОЦЕНТР
КАМАЗ**143405, Московская область, г. Красногорск, ул. Строительная, д. 2
тел.: **(495) 995-01-11, 562-24-04, 561-38-70, 561-39-70**
e-mail: kamaz@tdkamaz.ru, www.tdkamaz.ru

В связи со вступлением России в ВТО ожидается резкое снижение таможенных платежей на б/у автомобили и комплектующие к ним. Все поэтапные ужесточения, введенные за последние 10 лет, отменяются в легковом секторе — в течении 7 лет, а в грузовом — сразу, при вступлении в силу обязательств России, вызванных ее новым членством. По предположению аналитиков, это может увеличить продажи б/у техники в разы. Эта новость не радует производителей и продавцов новых автомобилей, так как создастся серьезная конкуренция, особенно для продукции, произведенной иностранными марками в России.

курентоспособными могут быть только продажи в отсутствии какой-либо альтернативы.

Например, бамперы Рено производятся из пластика — вторсырья, под которое адаптирована вся технология. А у нас даже отрасль такая не создана. Приходится менять технологию, что удорожает себестоимость. Кроме того, холодный климат, жесткое административное давление на бизнес, высокая коррупционная составляющая, низкая квалификация и трудовая дисциплина кадров не помогают заманить к нам производителя. Только рынок с огромной емкостью, как сладкая морковка перед мордой ослика, заставляет иностранцев создавать огромные неуклюжие

номер производителя и номер по каталогу, название детали на русском и английском (или немецком) языках, марки всех автотранспортных средств, на которые эта деталь может быть применена, — и все это минимум на двух языках. Стоимость таможенной пошлины на ввоз автокомпонентов за последние годы значительно выросла (на 30% от стоимости детали). Конечно, наш продавец находит способы и методы, чтобы уменьшить свои расходы, но в целом рынок, к великому сожалению потребителя, от этого не становится повернутым лучшей стороной к покупателю. Денежный оборот на этом рынке исчисляется сотнями миллионов долларов, а следовательно, привлекателен не только для добропорядочного продавца. Поэтому доверять следует только проверенному дистрибьютору, чтобы исключить для себя неприятные моменты, когда открывая приобретенный новый недорогой ремкомплект от европейского упаковщика, вы уныло обнаруживаете на отдельных его деталях предательскую надпись «made in China». Но со скромной помощью нашего издания вы сможете взвешенно подходить к вопросу обязательных затрат на обеспечение своего АТС расходными материалами и запасными частями, чтобы экономить, не переплачивать дважды.

СПРАВКА об изменении ставок ввозных таможенных пошлин после присоединения России к ВТО. По бывшим в эксплуатации автомобилям изменена возрастная градация. В ТН ВЭД ТС: 3-5 лет и более 5 лет. Новые позиции: 3-5 лет и более 7 лет. При этом ставки пошлин на автомобили от 3 до 5 лет и от 5 до 7 лет по большинству позиций одинаковые.

Последние годы Россия показывала устойчивый рост продаж не только по количеству, но и по денежному обороту, то есть происходило поднятие цен. И это в кризис, когда продажи новых авто в Европе и США пребывали в глубокой стагнации. Автопроизводители уже оплакали окончание программ утилизации, и теперь — долгожданное, но такое внезапное вступление... Заводы-автопроизводители уже взяли на себя жесткие обязательства по локализации — до 74%. Притом на сегодняшний день на территории России производятся коврики, кресла, фары, баки, обвес, зеркала, стекла, фары. Однако производить силовые, сложные агрегаты требуемого качества и по приемлемой цене пока российские предприятия не могут. Производить автомобили в России дороже, чем в Европе и Азии, а качество получается более низкое, кон-

холдинги, строить заводские корпуса в чистом поле, носиться по стране в поисках тех предприятий, которые хоть что-то приличное могут поставить в качестве комплектующих... И все это — ради льгот на растаможку. А тут мы их — раз, и отменим!

Самое смешное, что на каждые десять рабочих мест, созданных в России в результате всех этих мероприятий, приходится сотни (!) рабочих мест, создающихся за границей для обеспечения «наших» автомобилей! Покрывать все эти колоссальные несурзаци будем мы все, покупая автомобиль.

А пока продавцы автокомпонентов вынуждены работать на тех условиях, которые действуют сегодня. Это и громоздкая по своему объему декларация на ввозимую деталь, в которой необходимо указывать не только страну производителя детали, но и цель ее ввоза. А кроме того — оригинальный

Кризис 2008-2009 годов внес серьезные коррективы и в рынок автокомпонентов для коммерческого транспорта. Кто-то затянул пояс и выжил, иных уж нет, а те далече.. В одной статье невозможно отразить все аспекты проблемы, которые становятся заметны при внимательном изучении. Но я надеюсь, что еще не раз наше издание вернется к теме снабжения запчастями российского автопарка.

Добро пожаловать всем желающим высказаться по этой теме!

ВНИМАНИЕ! НИЗКИЕ ЦЕНЫ! ПРОВЕРЬ ТОРМОЗА!

Кран отопителя бронзовый в сб.	5320-8105160	379,00	Муфта выжимного подшипника в сб.	14-1601180	242,50
Бак топливный 250л. (413х493х1360)	5320-1101010	3 472,00	Накладка тормозной колодки (Белая церковь)	5511-3501105	67,50
Главная передача см ЕВРО (47115) рем.	53229-2502011-40	26 000,00	Насос водяной (помпа) в сб. (зав)	740-130710-02	1 177,00
Барабан тормозной 5511	5511-3501070	1 690,00	Насос перекачки жидкости на ПЖД (церкуляционный)	321-3780-10	506,50
Барабан тормозной ЕВРО (53215, 54115)	53205-3501070	2 835,50	Осушитель в сборе WABCO (Германия)		4 494,00
Бачок расширительный (пластмасса)	5320-1311010	83,50	Ось с роликом	5320-3501107/09	37,45
Болт колеса задний ЕВРО	53205-3104071	30,00	Панель пер. облицовочная в сб.	53205-8401010	3 415,00
Болт колеса передний ЕВРО	53205-3103071	27,80	ПГУ (пневмогидроусил.) (зав)	5320-1609510	2 030,00
Болт педалей ст/об. в сб.	5320-1108025	330,00	Петля дышла прицепа	8602-2707042	854,00
Вал карданный 5320 (зав)	5320-2205011	3 210,00	Прижим пер. колеса сталь	5320-3101041	31,00
Влагоотделитель с РДВ н/об. (Полтава)	100-3512010-10	1 492,00	Пружина тормозной колодки	5320-3501035	8,00
Гайка колеса М22 ЕВРО	53205-3101040	22,50	Шланг цепки поспт/крас. 5,5 м		203,00
Гайка колеса усиленная (Н24)	853552	8,60	Р/к компрессора 2 цил. 6 позиц.		15,00
Гидроцилиндр подъема кузова	65111-8603010	30 000,00	Рессора кабины	5320-5001080	170,80
Гидроцилиндр подъема кузова	55111-8603010	21 500,00	Рессивер	5320-3513014	630,00
Гидроцилиндр подъема кузова	55102-8603010	12 500,00	Рычаг регулировочный	5320-3501136	352,50
Гидроцилиндр подъема кузова (н/о)	45143-8607010-10	18 000,00	Рычаг регулировочный задний 10 тн.	5511-3502136	451,50
Гидроцилиндр короткий подъема кузова ст/об.	55102-8603010	12 500,00	Рычаг регулировочный задний ЕВРО левый	53229-3502237	605,00
Гидроцилиндр подъема кузова	8560-8603010	14 500,00	Ролик натяжного ремня генератора ЕВРО (пласт.)	740.11-1307220	150,00
Глушитель 5320 (53212)	5320-1201010	781,00	Суппорт в сб. ЕВРО задний	53205-3502012-10	1 840,00
ГТК главный тормозной кран ст. обр. (КамАЗ, МАЗ)	100-3514008	759,00	Ступица передняя голая	65115-3103007	3 027,00
ГУР 4310 механизм рулевой (Борисов)	4310-3400020-10	16 500,00	Толливозаборник 250 л	12-1104012	77,00
ГЦС главный цилиндр сцепления*	5320-1602510	246,00	Термостат ТС107	107-1306100	138,00
Датчик АВС (WABCO)	441032 8090	215,00	Труба приемная	5320-1203010	230,00
Диск 094 промежуточный	14-1601094	791,50	Труба приемная ЕВРО 54115 (универс.)	54115-1203010-20	310,50
Диск ведомый 130 (зав)	14-1601130	476,00	Труба приемная ЕВРО 54115	54115-1203013	567,00
Диск колеса 5320	5320-3101012	1 744,00	Трубки пневмосторм. 5320 (ПВХ)	5320-3506000	535,00
Домкрат 16т. (Шадринск)	5320-3913010	1 979,50	Трубки пневмостормозов 5511	5511-3506000	1 262,00
Зеркало в сб.	5410-8201020	62,00	Турбокомпрессор (левый) ЕВРО1 ЧЕХИЯ К27-115-02	7403-1118010-01	9 951,00
Клапан защит. 1-й*	100-3515010	150,00	Фаркоп в сб. 10 т	4310-2707210	5 350,00
Клапан ускорительный (КамАЗ, МАЗ)	100-3518010	203,00	ФГОТ ЕВРО-2 PL-270 в сб. (маленький)	2000/5	1 391,00
Колодка тормозная в сб. (зав)	53212-3501090	321,00	Шланг межколесный (зав)	53205-3116010-02	53,50
Колодка тормозная	53205-350109	332,00	Шланг тормозной 5320 (зав)	5320-3506060	60,00
Колодка тормозная	6520-3501090	1 070,00	Кран запора воздуха	4310-3124110	506,00
Кольцо протавочное	5320-3101095	128,50	Шланг тормозной 4310 (гайка-гайка)	4310-3506060	77,00
Компрессор 1-цилиндр. (зав.)	53205-3509015	2 880,00	Штанга реактивная (5511)	5511-2919012	1 444,50
Компрессор 2-цилиндровый	5320-3509015	2 354,00	Кольцо 120 упорное	14-1601120	155,00
Корзина сцепления в сб.	14-1601090	3 541,00	Электродвигатель отопителя МЭ327 24х25	МЭ327 24х25	256,80
Кран аварийного растормаживания*	100-3537110	128,40	ЭПК	КЭМ 7/10	169,00
Кран тормозной с ручным упр. обратн. действия (Евро)*	6029-3537310	506,00	Энергоаккумулятор тип 24/24 (зав.)	100-3519200	1 819,00
Крышка АКБ (пластмасса)	5320-3703158	445,00	Энергоаккумулятор	100-3519100	1 045,00
Крышка энергоак. (20/20)	100-3519124/25	128,40	Энергоаккумулятор тип-20 (Рославль)	5320-3519100	2 354,00
Металлорукав (гофра)	5320-1203012	278,00	Энергоаккумулятор (Биформ)	661-3519100	2 140,00
Амортизатор платформ	503С-8501300	83,50	Палец реак. штанги полуприцепа МАЗ	941-2919098	187,00
Барабан тормозной МАЗ (12 отв.)	5336-3501070	3 874,00	Привод гибкий (2160 мм)	5551-1108580	192,00
Барабан тормозной	64221-3501070	3 959,00	Привод гибкий (2233 мм)	64229-1108580	192,00
Барабан тормозной	9397-3502070	1 979,50	Прижим заднего колеса сталь МАЗ	5335-3101051-01	49,00
Болт карданный в сб.	371264	5,50	Вал промежуточный (13 зубцов)	236-1701048-13	1 745,00
Болт колеса (сапожок) МАЗ	5336-3104008	19,00	Пружина рулевого пальца МАЗ	5336-3003069	6,90
Болт короны+гайка М20 МАЗ 80 мм	5336-30104050/250565	34,00	Пружина тормозная ЕВРО МАЗ	54326-3501034	26,75
Втулка башмака балансира МАЗ	938-2918022	385,50	Пружина тормозная МАЗ	5336-3501034	18,20
Втулка шкворня ЕВРО МАЗ/МАН	6422-3001016	77,00	Р/к рычага регулировочного (из 11-ти)	500	80,00
Втулка шкворня МАЗ 500 верхняя Н=6см (бронза)	500А-3001016	77,50	Р/к шкворня МАЗ (500) из 6-ти	5336-3513015	589,50
Втулка шкворня стальная МАЗ	500А-3001026	62,00	Рессивер МАЗ (20 литров)	6303-3513015	727,00
Гайка колеса евро МАЗ М22*1,5 (А)	93865-3104038	28,50	Рычаг регулировочный МАЗ (узкий шлиц)	500-3501136	450,00
Гайка колеса (сапожка) МАЗ	5336-3104040	12,00	Стремянка ушка передней рессоры в сб. МАЗ	500-2912024	43,90
Диск 094 ведущий МАЗ	238-1601094	1 605,00	Стремянка задняя 390мм МАЗ (гальваника)	6303-2912408	290,00
Диск колеса 8,5 В-20 б/д МАЗ	8,5 В-3101012	2 643,00	Стремянка задняя 430 мм МАЗ (гальваника)	5516-2912408	300,00
Диск сцепления ЕВРО МАЗ	184-1601130	1 595,00	Тройник глушителя МАЗ	5337-1203022	600,00
Колодка тормозная задняя 5440 (АВС)	5440-3502091	1 498,00	Тройник сцепления ЕВРО МАЗ	182-1601130	1 595,00
Колодка тормозная передняя 5440 (АВС)	5440-3501090	1 498,00	Вал вторичный МАЗ	238М-1701103	3 432,20
Колодка тормозная МАЗ 5336	5336-3501090	626,00	Хомут промежуточной опоры МАЗ	53361-2202090	145,00
Колодка тормозная МАЗ	4370-3501090	588,50	Шарнир РМШ двухопорный (64229,5516)	64221-2919040	737,00
Кольцо протавочное сдвоенных колес	54326-3107060	203,00	Шестерня ведомая	5336-2405050	1 870,00
Металлорукав МАЗ 500	500А-1203126	300,00	Шкворень МАЗ 500	5336-3001019	281,00
Металлорукав МАЗ 509	509-1203024	235,40	Шланг выжимного подшипника МАЗ	236-1601230	25,70
Муфта выжимного подшипника в сб.	236-1601180-52	240,50	Шланг тормозной МАЗ (710 мм г+ш)	938-3506060	71,00
Ось с роликом МАЗ	5336-3501107	102,00	Колодка тормозная БЫЧОК	5301-3502090	160,50
Балка оси в сб. с кронштейнами	9370-2410010	20 758,00	Колодка тормозная ЧМЗАП	9990-3501105	749,00
Барабан тормозной БЫЧОК	5301-3502070-10	1 320,00	Кулак разж. прав. прицепа	130-3501112	695,50
Барабан тормозной широкий	9908-3501070	7 557,00	Кронштейн прицепа	96741-3502124/125	1 210,00
Сателлит МОД ЗИЛ (завод)	121-2403055-5	150,00	ПГУ (пневмогидроус.) ЗИЛ	120-1609510	1 445,00
Болт ступицы СЗАП	8355-3100470	209,00	Петля дышла прицепа ЕВРО	8352-2707042	1 391,00
Болт торм. барабана СЗАП	9908-3502150-30	143,00	Сальник ступицы FW 130х150х10 СЗАП	130х150х10	220,00
Втулка башмака балансира полуприцепа МАЗ	516-2918022	160,00	Ступица гол. под узк. колодку СЗАП	8355-3104010	7 128,00
Евроразъем эл. (кабель) в сб.	9758-3723024	430,00	Ступица голая б/барабана с подш. (Нефаз)	9693-3104007	8 745,00
Колодка тормозная п/прицепа (евро) 200 мм	99859-3502090	963,00	Ступица голая под шир. 93271	93271-3104010.01	7 128,00
Колодка тормозная ЧМЗАП	9990-3501105	749,00	Стремянка полуприцепа 320 мм.	9758-2912408	193,00
Колодка тормозная в сб. (широк. барабан. 200 мм)	9908-3501090	2 200,00	Ушко рессоры на прицеп	8332-2912016	380,00
Колодка тормозная ЗИЛ	4331-3502090	605,00	Шланг цепки витой (7,15 м) красный (на полуприцеп)	64221-3506380	94,00
Колодка тормозная с накладками	9693-3501090	1 284,00	Эксцентрик	9693-3501132	308,00
Колодка тормозная ЧМЗАП н/образца	314-3502090	1 391,00			

Автозапчасти КАМАЗ, МАЗ, ЗИЛ, ПРИЦЕПЫ

Оптом, со склада в Москве, отправка в регионы.

т. 8 (905) 372-83-30 (Москва), т. (8552) 39-71-10 (Наб. Челны)

www.mostkam.ru e-mail: mostkamm@mail.ru

Доставка по Москве

НАЧИСЛЯЕМ БОНУСЫ!

Новая выставка для производителей коммерческого автотранспорта



Алексей Стриганов
генеральный директор
компании «Медиа Глоб»

— Г-н Стриганов, компания «Медиа Глоб» существует на рынке уже более 10 лет и успешно реализует себя в выставочном и издательском бизнесе. Расскажите о ваших новых проектах.

— Вы абсолютно правы, сегодня компания «Медиа Глоб» — один из крупнейших выставочных операторов в России, который ежегодно организует пять международных выставок. Две наши традиционные выставки — COMTRANS и «СТТ» — проводятся вот уже 13 лет. А в феврале 2011 года мы подписали долгосрочное соглашение с МВЦ «Крокус Экспо» об организации и совместном проведении новых крупных выставочных проектов: строительно-интерьерной выставки BUILDEX, Московского международного мебельного салона, выставки «World Pack»-Мир упаковочных решений и ИНТЕРЛОГИСТИКИ.

Еще одним знаменательным событием прошлого года для нас и участников выставки COMTRANS стало включение её в официальный календарь Международной организации автопроизводителей (OICA). И соответственно, начиная с 2011 года COMTRANS проводится только по нечетным годам и обладает статусом крупнейшего в мире грузового автосалона, чередуясь с анало-

гичным в Ганновере.

— Какие еще изменения, кроме новых сроков проведения, произошли в формате выставки после включения её в календарь OICA?

— Минувший COMTRANS стал одним из крупнейших мировых автосалонов коммерческого транспорта 2011 года. Произошел существенный рост как выставочных площадей, так и количества участников по сравнению с выставкой 2010 года. Судите сами: площадь экспозиции увеличилась более чем вдвое — до 48000 м², а количество участников возросло на 70% и достигло 320 — свои экспонаты продемонстрировали отечественные и зарубежные производители грузовиков, автобусов, прицепов, спецтехники и комплектующих. Согласно окончательным подсчетам, COMTRANS'2011 посетило 20227 человек, то есть, на 65% больше, чем в 2010 году. Первые в истории выставки был организован специальный пресс-день, который, кстати, посетило большое количество зарубежных журналистов.

— Конечно, новый статус выставки дает ей несомненные преимущества и ко многому обязывает, тем не менее, все привыкли к тому, что

COMTRANS — ежегодное мероприятие. На фоне роста рынка коммерческих автомобилей вы предполагаете как-то заполнить образовавшийся вакуум?

— Действительно отрасль вновь демонстрирует устойчивый рост и выходит на докризисные показатели производства и продаж грузовиков и автобусов. Многие ведущие зарубежные компании открыли здесь свои сборочные предприятия, что лучше всяких деклараций свидетельствует о важности для них российского рынка. Укрепляют свои позиции и отечественные производители, в первую очередь, КамАЗ и Группа ГАЗ. Поэтому я убежден, что России нужна ежегодная выставка коммерческого автотранспорта. Собственно говоря, все эти годы мы и делали такую выставку — COMTRANS, и от своей концепции отказываться не собираемся. Только теперь по нечетным годам в сентябре в «Крокус Экспо» будет проходить выставка COMTRANS, а по четным годам, начиная с нынешнего 2012-го, в сентябре на той же площадке «Крокус Экспо» — выставка AUTOTRANS.

— В чем же заключается разница между ними?

— По большому счету особых различий нет, разве что включенный в календарь

OICA COMTRANS выигрывает по масштабам за счет более активного участия зарубежных производителей, прежде всего европейских. А AUTOTRANS мы позиционируем как отечественный грузовый автосалон. Конечно, выставка AUTOTRANS — международная, и не стоит думать, что на ней будут представлены исключительно отечественные автопроизводители. Мы приглашаем к участию всех, кто ведет активную работу на российском авторынке, кто хочет в нашей стране развивать свое производство, повышать свои продажи.

Но в целом у обеих выставок концепция одинаковая — они сочетают в себе все сферы коммерческого автотранспорта: от грузовиков и автобусов до прицепов и спецтехники, комплектующих, страховых услуг и лизинга. На мой взгляд, именно такой универсальный формат наших выставок и привлекает максимальное количество ведущих игроков рынка, делает их интересными для всех участников.

P.S. Выставка AUTOTRANS пройдет 5-8 сентября 2012 года в МВЦ «Крокус Экспо», в дни проведения московского международного автосалона (ММАС'2012).



МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА

AUTOTRANS/12

ГРУЗОВИКИ / АВТОБУСЫ / СПЕЦТЕХНИКА

5–8 СЕНТЯБРЯ 2012

РОССИЯ / МОСКВА / МВЦ КРОКУС ЭКСПО

РЕКЛАМА

KT@MEDIAGLOBE.RU
COMTRANS@MEDIAGLOBE.RU
WWW.MEDIAGLOBE.RU

ОРГАНИЗАТОР



ВЫСТАВКИ И ЖУРНАЛЫ ДЛЯ ПРОФЕССИОНАЛОВ

МЕДИА



КОММУНИКАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ



СТРУКТУРАЛЬНАЯ ТЕХНИКА И ТЕХНОЛОГИИ



ГРУЗОВЫЙ АВТОМАНИТОРИНГ И ДЕТАЛИ

