



# ТОЧКА ОПОРЫ

Шины для грузовика – материал расходный. При этом именно от шин зависит как эффективность, так и безопасность перевозок. Открываем серию статей, посвященных выбору, эксплуатации, ремонту шин и решению острых вопросов между перевозчиком – продавцом – производителем шин.

Екатерина НИКОНОВА, заместитель генерального директора ООО «Компания «Петромаск»»  
Фото Сергея Старчикова

**К**онкуренция на рынке шин для коммерческого транспорта была жесткой во все времена, но сегодня, когда перевозчики вынуждены считать каждую копейку и всеми путями снижать свои эксплуатационные расходы, вопрос закупки шин, оптимальных по соотношению цена/качество, стоит особенно остро. Так, из-за существенного рос-

та стоимости евро и доллара по отношению к рублю, которое наблюдалось в начале кризиса, продукция ряда европейских производителей шин, особенно это касается брендов так называемого «Первого эшелона» (мы их еще называем премиум-сегмент), стала для многих транспортников уже не по карману. Судите сами: при стоимости шины с посадочным диаметром 22,5 дюйма, равной 25 000 рублей (принимаем некое среднее значение для «рулевой», «ведущей» и «прицепной» шины), чтобы «переобуть» автопоезд, состоящий из классического двухосного тягача и трехосного полуприцепа, необходимо затратить как минимум 350 000 рублей (12 колес на осях + 2 запаски). Теперь умножьте эту цифру на число стоящих на балансе автопоездов и поймете, что сумма, затрачиваемая на закупку шин, весьма и весьма значима в расходах автопредприятия. Даже если перевозчик переходит на продукцию «Второго эшелона» и снижает стоимость шин на 15-20%, то все равно итоговая сумма получается значительной. Теперь оценим качество дорог, по которым ходят гру-

→ Если в пару к изношенным шинам поставить новые или имеющие достаточно большую глубину протектора, то вся нагрузка ляжет на новую шину. Стоит ли предъявлять претензии к тому, что ее износ будет идти гораздо интенсивнее, чем обычно? По сути, это есть «убийство» новой покрышки. Можно ли после этого требовать от продавца исполнения гарантийных обязательств? А в данном случае еще и с отличающимся протектором, что недопустимо



↑ Повышенный износ шин появляется при ошибках в правке рамы грузовика. Если геометрия «остава» не соответствует заводским данным, то увод автомобиля при его прямолинейном движении обеспечен, причем, как и характерный данному явлению износ шин. Именно по этой причине при выяснении обстоятельств, приведших шины к преждевременному износу, проверяется ремонтная история грузовика



зовики, подсчитаем количество шин, которые выходят из строя по эксплуатационным причинам. А может быть, и не по эксплуатационным?.. Не важно. Убытки получаются колоссальными, неумудрено, что каждый из транспортников стремится сократить их за счет продавца, пользуясь правом, которое дают «гарантийные обязательства».

Итак, давайте поговорим о гарантии. Сегодня каждый покупатель, вооруженный «Законом о правах потребителей», вправе требовать от продавца компенсации за товар «несоответствующего качества». Согласно ГОСТ 52900-2007 п. 10, срок, в течение которого шинный производитель гарантирует работоспособность покрышек и отсутствие производственных дефектов, составляет пять лет с момента изготовления. При этом должны соблюдаться условия транспортировки, хранения и эксплуатации покрышек. Возможность дальнейшей эксплуатации определяет покупатель, основываясь на их техническом состоянии. Изготовитель не несет ответственность за дефекты изделий, которые были допущены при неправильном хранении; при использовании обода (диска) несоответствующего обозначения; при использовании деформированного, корродированного и загрязненного обода; при применении покрышки и камеры несоответствующего обозначения; при неправильном или неквалифицированном монтаже шины; при установке шины с нарушением ее геометрического положения и с повреждением шины от неисправной детали автомобиля;

↑ На ресурс шин свое влияние оказывают и диски, на которых они смонтированы. Причем важна не только геометрия деталей, от которой зависит биение колеса в сборе в вертикальной и горизонтальной плоскостях, но и качество материала, из которого отштампованы диски и обода. Бывает, что сталь, не выдерживая нагрузки, лопается

↓ Из-за повреждения элементов подвески грузовика или прицепа и вызываемого этим нарушения геометрии установки и траектории качения колес наблюдается повышенный износ шин. Под гарантию такие случаи, разумеется, не подпадают. Понятно, почему, прежде чем производить экспертизу шин, инженеры обязательно осматривают подвеску



при эксплуатации шины с нарушением рекомендуемого внутреннего давления; при механическом или химическом повреждении шины; при использовании покрышки с глубиной канавок рисунка протектора ниже допустимого уровня; при установке шины на несоответствующий автомобиль.

Спорить не стану – перевозчик, недовольный ходимостью шин, может легко и просто сменить бренд шин либо их поставщика. Расторгнуть договор поставки – дело плевое. То есть транспортная компания, по сути, всегда находится в выигрышном положении. Но давайте разберемся в вопросе гарантии, что называется, начистоту. Для начала необходимо уточнить такой важный момент, как «срок действия гарантийных обязательств». У большинства торговых компаний установленный гарантийный период равняется одному году с момента покупки с ограничением или без ограничения пробега. Опираясь на пробег – нереально. У шин нет счетчиков пройденного пути! Если же привязать временной интервал к пробегу, то получим примерно 110-160 тысяч километров. Примерно такими цифрами измеряется годовой пробег транспортных средств, работающих на междугородных внутрироссийских маршрутах. Сравнивая данные по ходимости шин (читай – общему ресурсу) для представителей «Первого эше-





лона», получаем гарантию, которая покрывает 50% ресурса шин. Это, поверьте, очень много. За такой пробег с шинами может случиться все что угодно. Именно учитывая данное обстоятельство, торговые компании в обязательном порядке вводят в гарантийные обязательства такой термин, как неукоснительное соблюдение «Правил эксплуатации автомобильных шин». Вот именно на данном пункте и начинаются претензии сторон сделки купли-продажи друг к другу. С одной стороны, все прекрасно понимают, что регламентирующие докумен-

ты необходимы. Только кто, признайтесь честно, их изучал и досконально в них разобрался? Правила, утвержденные распоряжением Минтранса России, весьма объемный документ, который во многих его местах требует дополнительных разъяснений и комментариев. Транспортнику же нужно возить грузы, а не заниматься бумажной волокитой.

С другой стороны, условия эксплуатации транспортных средств в РФ влору отнести к разряду экстремальных. Качество дорог в отдельных регионах оставляет желать лучшего. Это накладывает свой



[1] Отслоение покровного слоя резины от силового каркаса вызывает у экспертов вопросы к технологии производства шин, и в частности к конкретной партии. Шина, как капуста, собирается из множества слоев. Однако слои эти не должны отделяться друг от друга в процессе эксплуатации и аварийного разрушения колеса из-за его перегруза

[2] Вырывание элементов протектора не является свидетельством плохого качества резиновой смеси, которая была применена при производстве конкретно взятой модели шины. Подобные дефекты встречаются у шин, эксплуатирующихся по дорогам низкого качества, относятся к разряду эксплуатационных и не подпадают под действие гарантии



[3] Волнообразный износ плечевой зоны протектора шины, особенно если речь идет о колесах рулевой оси грузовика, может свидетельствовать о люфтах в элементах подвески и нарушении геометрии установки колес или при неравном давлении в шинах, установленных на одной оси. В некоторых случаях такой износ может свидетельствовать о проблемах с каркасом шины

[4] Относительно равномерный износ боковой части протектора шин рулевой оси может говорить об ошибках установки углов схождения колес. Если изношены обе боковые стороны протектора, то это может свидетельствовать о том, что в процессе эксплуатации шины «перетасывали» с одной стороны на другую. Также это может свидетельствовать об эксплуатации при недостаточном внутреннем давлении



[5] Над «шишкой», возникшей на боковой части шины, четко видно входное отверстие, оставленное острым предметом. Несмотря на большой остаточный ресурс шины, ее необходимо списать. Причина – повреждение нитей корда и потеря прочности силовой конструкции. Такое колесо взорвется на ходу!

[6] Проколы протектора предметами, имеющими большой диаметр (более 20 мм), как правило, приводят к разрыву большого количества нитей корда и существенному ослаблению силовой структуры шины. Шиномонтаж делает ремонт, но гарантии не даст. В случае если порвано более 5 нитей корда, ремонт, даже с применением современных материалов и технологий, увы, не даст положительного результата. Порез более 3 см многими производителями считается неремонтопригодным



Для достижения максимальной ходимости шин необходимо следить за состоянием ходовой части подвижного состава. Причем важно не только вовремя диагностировать наличие люфтов в подшипниках, но и выявлять потерявшие свою эффективность амортизаторы, наличие перекаса осей относительно оси транспортного средства

негативный отпечаток как на условия работы шин, так и на техническое состояние транспортных средств. В частности, на их ходовую часть, в которой из-за вибраций появляются люфты. Все это автоматически переводит возникающие дефекты шин в разряд эксплуатационных и, соответственно, аннулирует действие гарантии. Подчеркну еще раз – для получения компенсации в гарантийный период шины должны иметь исключительно производственные дефекты. При современном уровне автоматизации шинных заводов доля таких крайне мала. Сегодня вопрос денежной компенсации за шины, имеющие те или иные дефекты, часто переходит в плоскость выстроженных отношений продавцом и конкретным перевозчиком. И в этом, поверьте, нет ничего удивительного – любое стимулирование продаж есть норма для торгового мира. Скажу больше, иногда продавец закрывает глаза на некоторые явно эксплуатационного характера дефекты шин и делает для своего клиента особую скидку на новую партию товара. Процесс взаимодействия очень гибкий. По-другому выдержать конкуренцию часто просто не представляется возможным. Иногда для того, чтобы «легализовать» отношения между клиентом и продавцом, к основному договору составляется некий дополнительный документ или прописывается пункт о так называемой продленной гарантии. Под него можно многое списать.

Теперь что касается такого важного момента в работе между клиентом и продавцом, как проведение экспертизы шин и вынесение официального решения о признании или непризнании случая гарантийным. Экспертиза назначается только в том случае, когда стороны не пришли к устраивающему всех решению и дело перешло в плоскость юридически-правовых отношений. Разумеется, ни о какой отправке шин на завод-производитель речи, как правило, не идет. Только затраты на логистику в данном случае превзойдут все издержки на оплату юристов и экспертов. Кроме того, проблемы могут возникнуть при оформлении таможенных документов. Вывезти б/у шину просто только на словах. Например, как ее задекларировать? Именно по этой причине все необходимые работы выполняются на месте, российскими экспертами. Их обучением и аккредитацией (выдачей соответствующих документов, разрешающих выполнять те или иные работы) занимается ООО «НИЦ «НИИШП»». Там же проводятся и независимые экспертизы, если в том возникает необходимость. Но, еще раз подчеркну, сегодня каждый продавец, который не хочет потерять хорошего клиента, скорее пойдет на принятие компромиссного решения, уступки, нежели займет жесткую оборону, которая позволит в лучшем случае выгадать копейки.

Для того чтобы эксперт компании вынес вердикт по спорному вопросу, ему в большинстве случаев достаточно внимательно изучить фотографии дефектов шин. Очень редко специалист выезжает на место, то есть в парк перевозчика. И в этом нет ничего удивительного. Сотрудник, уполномоченный давать заключение о природе дефекта шины, как правило, один в представительстве или в штате крупного дилера. Если бы выезд к каждому из клиентов был обязательным, то торговые компании были бы вынуждены держать целый штат экспер-



↑ Автопоезда, работающие на международных линиях, в год проходят в среднем 160 тысяч километров. В итоге компания-перевозчик вынуждена менять шины на данных транспортных средствах каждые полтора-два года. И это если речь идет о продукции «Первого эшелона» и исправных грузовиках. Расходы на «резину» огромны!

↓ Срок службы шин напрямую зависит от нагрузки, с которой они работают, а также от того, насколько грамотно водитель корректирует давление в шинах в зависимости от загрузки транспортного средства. К сожалению, как показывает практика, к рекомендациям производителей шин прислушиваются очень немногие владельцы грузовиков

тов, что очень накладно. Замечу, что при взаимодействии центрального офиса (представительства) со своими дилерами по вопросу экспертизы шин возможна доставка спорных, требующих детального рассмотрения и исследования шин непосредственно в центральный офис. По России выполнить такую перевозку не сложно и, что важно, малозатратно. Если у главного специалиста офиса возникнут в ходе работы какие-либо вопросы, то он обращается за помощью на завод – производитель шины. Теперь что касается времени, необходимого для получения заключения и формирования документов соответствующего образца. В большинстве случаев работа отнимает не более одного рабочего дня. Львиная доля временных потерь – доставка шины к эксперту или фотосъемка дефектов (при невозможности доставки). Решение же о компенсации и определении ее величины – это дело вообще считанных минут. Из практики рекламационные случаи рассматриваются от двух недель до двух и более месяцев в случаях, когда требуется предъявление покрывки эксперту поставщика, и далее, если ответ оказался неудовлетворительным и покупатель продолжает искать правду у независимых экспертов. До этого доходят единицы, по-русски махнув рукой на всю волокиту. ■

