



МАКС СЕРГЕЕВ,  
СПЕЦИАЛЬНО ДЛЯ BUSINESS GUIDE  
«КОММЕРЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ»

КТО ОПЛАТИТ ЛИДЕРСТВО КАМАЗА?

В 2020 году КамАЗ собирается выпустить целых 100 тыс. автомобилей. Это вдвое больше, чем в 2010 году. Но кто будет покупать эти машины?

Остальные производители вовсе не думают почитать на лаврах. Суммарная мощность их российских заводов уже около 30 тыс. автомобилей, плюс экспорт, плюс вхождение России в ВТО. Последнего на КамАЗе боятся больше всего. Трудно поверить в то, что пятилетний MAN, Mercedes или Scania будут хуже нового грузовика «КамАЗ». Проблема качества — вот самый больной вопрос для отечественных производителей. «Мы над этим работаем»,— говорят они. Если столько работают, то почему машины без пробега до сих пор рассыпаются на запчасти и орошают техническими жидкостями стоянки дилеров?

Дальнейшее развитие компании видится ее руководству как интеграция в мировой автопром. И первые шаги в виде альянса с корпорацией Daimler уже сделаны. Вторым шагом на этом пути видится приобретение белорусского МАЗа.

Генеральный директор ОАО КамАЗ Сергей Когогин подтвердил, что участвует в переговорах с Белоруссией, но подчеркнул, что ведет их от лица «Ростехнологий» и именно госкорпорация может стать непосредственным покупателем МАЗа. («Ростехнологии» интересуют только контрольный пакет МАЗа.) Уточнив при этом, что денег на сделку пока «все равно нет». Что же касается позиции основного партнера корпорации Daimler, то господин Когогин сказал: «Daimler очень положительно относится ко всему, что касается слияния и поглощения».

Разумеется, камазовский топ-менеджмент прекрасно понимает, что с теми машинами, что есть сейчас, не выйти на уровень «средней ценовой категории». Поэтому в ближайшие пять лет КамАЗ ожидает смена поколений модельного ряда.

Наконец-то решен мучивший всех вопрос о новой кабине. Совместный проект с корейцами, по словам господина Когогина, не сворачивается, но денег на его реализацию нет. Поэтому новое поколение будет с «доработанными» кабинами Daimler. Речь идет о том, чтобы использовать силовой каркас, конструкцию и дорогостоящие штампованные детали, а вот дизайн будет свой, фирменный. Кто автор дизайн-проекта, пока неизвестно, но прототип машины нового поколения все желающие смогут увидеть осенью на выставке КОМТРАНС-2011. А серийную машину можно ждать через полтора года.

Под кабиной будет два варианта двигателя — Daimler или «КамАЗ». Да-да, несмотря на альянс с Daimler, КамАЗ не собирается отказываться от своих двигателей — теперь на них устанавливается впрыск Bosch. Но, с другой стороны, нас заверяют, что более 50% машин нового поколения будут оснащаться двигателями Daimler. Дальше крутящий момент будет передаваться на коробку ZF, произведенную тут же, в Набережных Челнах, силами местного СП. И закончится все это мостами Daimler, завод по производству которых строится. Все это здорово и замечательно, но... Как патриот, я испытываю гордость за то, что отечественный автопром жив, и если судить по КамАЗу, то рано или поздно у нас все-таки будет собственный качественный автомобиль. Но мне обидно за тех, кто станет покупать устаревшую технику отвратительного качества еще много лет, оплачивая тем самым переход КамАЗа на новые рельсы, а потом будет ее постоянно чинить и материться в сторону тех самых людей, которые хотят увеличить объем производства за десять лет более чем вдвое и остаться лидерами отрасли.



Эффектен и эффективен  
Новый Vito

Каким должен быть автомобиль, решающий повседневные задачи транспортировки?  
Экономичным, надежным, комфортным и безопасным – таким, как новый Mercedes-Benz Vito.

125! лет изобретению автомобиля



Mercedes-Benz

«МЕРСЕДЕС-БЕНЦ РУС» 85 км МКАД,  
тел. (495) 663-6600, [www.sales.mercedes-benz.ru](http://www.sales.mercedes-benz.ru)

Реклама