

ПОЧЕМУ В РОССИИ НЕ ХОТЯТ ЕЗДИТЬ НА ВОССТАНОВЛЕННЫХ ШИНАХ

Сейчас, наверно, сложно найти человека старше 25 лет и имеющего отношение к автомобильным перевозкам, который бы никогда не слышал о восстановленных шинах или, как называли раньше, – «наварке».

При такой информированности тем более удивителен факт, что восстановленные грузовые шины занимают не половину рынка, как в большинстве развитых стран, а 2–3%. По нашему мнению, все дело заключается в следующем: несмотря на известность технологии холодного восстановления, популярность ее снижена по причине преимущественно негативных отзывов. Однако зачастую эти отзывы строятся по принципу: «Я сам не пробовал, но слышал от знакомых, друзья которых видели, как...»

Мы же занимаемся восстановлением шин уже 12 лет, и круг наших клиентов в основном постоянен и существенно не меняется. Возникает парадокс: те, кто не пробовал эксплуатировать восстановленную шину, априори отказываются их тестировать, при этом основываясь не на опыте, а на слухах. Откуда же берется почва для таких слухов?

Как нам кажется, вопрос заключается в банальной психологии. При этом:

- Оборудование, применяемое на заводах в России, идентично применяемому на заводах в Европе.

- Материалы, используемые в России на большинстве заводов, в том числе и у нас, на 100% импортные, то есть тоже идентичные европейским.

- Каркасы для восстановления используются тех же брендов, что и во всем мире.

- Технология холодного восстановления на 100% пришла в Россию из Европы.

- Персонал чаще всего обучен теми специалистами, которые проводят обучение по всему миру.

Вывод: качество конечной продукции должно быть идентично во всем мире.

Почему же в России не покупают восстановленные шины в тех же объемах, в каких они пользуются успехом в Европе? Ответ прост: тут вступает в игру психология. Поэтому ниже для вас, дорогие читатели, маленький тест (поставьте «плюсы» или «галочки» там, где мы правы):

- Когда выходит из строя новая шина – это вина водителя. «Она же новая! Это я сам где-то недосмотрел». Когда восстановленная – это вина завода. «Правильно, что я в это не верил – не новая все-таки».

- Все восстановленное – гораздо хуже бывшего в употреблении.

- Новые шины делаются на больших современных фабриках, а восстанавливаются в гаражах или примитивных мастерских.

- Все новые шины имеют свой бренд и производителя, а все восстановленные делаются в России на одном условном заводе и не имеют необходимой маркировки.

- Все восстановленные шины из Германии (тоже сделанные на одном условном немецком заводе) – отличного качества, но дорогие. Все сделанные в России – кустарного производства.

- На восстановленный товар, как и на любой товар, бывший в употреблении, нет гарантии.

- Восстановленные шины покупают только бедные люди, а себя к бедным добровольно мы относить не хотим, поэтому будем покупать только новые шины. А если денег действительно нет, то приобретем б/у, но только не восстановленные!

Это самые распространенные предубеждения. Попробуем теперь разбить этот железобетонный монолит российской несправедливости к восстановленной шине. Фундамент лежит в советском прошлом, когда все автобазы были обязаны сдавать шины на восстановление.

Вот только качество шин не позволяло их восстанавливать, однако это игнорировалось, да и сама технология восстановления была далека от идеала. Это была так называемая «горячая технология», сейчас считающаяся устаревшей. И вот симбиоз не очень хорошего каркаса шины и не очень хорошей технологии породил ту самую «наварку», о которой большинство знакомых с ней предпочитает не вспоминать.

Поэтому давайте откажемся от термина «наварка», так как он изначально несет в себе негатив, и будем впредь говорить только о восстановленных шинах. Для начала решим, что восстановленная шина и шина, бывшая в употреблении, – это далеко не одно и то же. Б/у – это до конца не отработанная шина, которую можно продать за какие-то остаточные деньги. Гарантий, естественно, никаких.

Восстановленная шина – это тот же каркас, бывший в употреблении, но изношенный настолько, что никто уже в здравом уме на него не соблазнится. И тогда такому каркасу дают вторую жизнь. Его тщательно проверяют, ремонтируют, при необходимости усиливают, устанавливают новый протектор и дают гарантию не менее полугода – и это уже совсем не б/у. На каждую шину наносится информация о производителе с адресом и телефоном. Поэтому в случае проблем всегда понятно, куда обратиться. Да и производителю невыгодно выпускать брак, поэтому каркасы проверяют зачастую более жестко, чем новые шины.

Те заводы, которые уверены в качестве своей продукции, маркируют свои шины, поскольку дорожат своей репутацией. А есть и заводы-однодневки, на ряде из которых выпускают «немецкую» или «английскую» восстановку – естественно, без маркировки. Понятно, что об обратной связи или гарантии не может идти и речи.

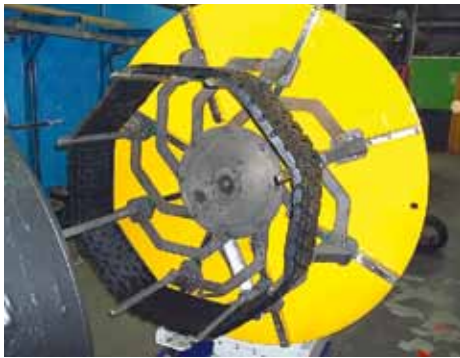
Сама идея восстановления – это технология, выгодная всем по ряду причин:

- Самым безопасным образом снижается нагрузка на экологию;

- Перевозчик без потери в эксплуатационных свойствах получает шины на 30–50% дешевле аналогичных новых.

- Восстановитель создает рабочие места и платит налоги.

Восстановленная шина является бюджетным товаром, который покупают в двух случаях: если нет такого же нового (что в последнее время встречается все реже) или когда хотят сэкономить. Кризис – это время, когда экономить вынуждены будут все. Поэтому мы полагаем, что спрос на бюджетную продукцию во всех отрас-



лях экономики будет увеличиваться. Хочется надеяться, что это увеличение не обойдет стороной и сегмент восстановления шин. Сейчас потребитель начинает искать самые дешевые предложения на шинном рынке. Поэтому мы уже давно разделили нашу линейку на два сегмента. Это премиальная восстановленная шина и бюджетная.

И это не тавтология. У новой шины ходимость связана с престижностью бренда и прямо пропорциональна цене. Приблизительно 10 000 км на каждые 1000 рублей цены. У восстановленной ходимость определяется качеством протекторной ленты. И разница между премиальными шинами и бюджетными не превышает 2500–3000 рублей, а ходимость отличается в 2 раза (от 120 000 до 250 000 км). Поэтому премиальная восстановленная шина зачастую имеет более высокие пробеги и лучшие характеристики, чем дешевая новая. А бюджетная просто необходима тем, кому надо ехать, а новые шины не по карману. Другими словами, премиальная восстановленная шина имеет наименьшую стоимость километра пробега по сравнению с любым аналогичным по характеристикам товаром на рынке, в среднем 650 рублей на 10 000 км. А бюджетный вариант требует самых минимальных вложений при средней стоимости километра пробега. Таким образом, восстановленная шина – это интересный продукт и для тех, кто планирует свою работу на годы вперед, и

для тех, кто не знает, что будет делать через полгода.

Современный завод по восстановлению – это отнюдь не маленькое предприятие. Его площадь – от 1000 до 3000 кв. м, включая склады. Выпускать такой завод должен не менее 5000 восстановленных шин в год, иметь официальное распространение на соответствие Правилам № 109 ЕЭК ООН и сертификат соответствия регламенту о безопасности колесных транспортных средств Таможенного союза. А это есть далеко не у всех восстановителей.

Нами замечено, что когда кто-то (далекий от перевозок) узнает, что мы восстанавливаем шины, безапелляционно заявляет: «Это все ерунда – такие шины все валяются по обочинам». И это очень распространенное мнение. А вот те, кто связан с эксплуатацией грузовых шин, соглашаются, что разрушаются и новые шины тоже. Но если кто-нибудь из обвинителей потрудится остановиться у обочины, выйти из машины и рассмотреть на лежащие там шины, логика подскажет ему следующее: если новых шин продается в 50 раз больше чем восстановленных, то и выход из строя осуществляется в похожих пропорциях. А процент брака восстановленных шин, как у нас в стране, так и во всем мире приблизительно одинаков и лежит в пределах 1–1,5%. Если все-таки нет уверенности в надежности восстановленных шин, которые, кстати, раз-

решено восстанавливать не более одного раза, добавлю: авиационные шины восстанавливают до 15 раз, и до 90% шин на самолетах – восстановленные.

Конечно же, одна статья вряд ли сможет изменить мнение наших соотечественников о восстановленных шинах. Но мы все же стараемся по возможности уменьшить тиражирование откровенно вредных слухов, мифов и предубеждений, и если даже у небольшого процента читателей возникнут вопросы и сомнения, то цель, поставленная нами, будет достигнута, поскольку начнется поиск дополнительной информации «за» или «против». И достоверная информация, место которой сейчас занимают слухи, безусловно, отыщется, и заключаться она будет не в том, что восстановленные шины – это плохо, а в аргументированных фактах, подтверждающих положительные характеристики.

Поэтому надеемся, что в ближайшем будущем отношение к восстановленным шинам в нашей стране изменится.

К.А. Павлов,
канд. техн. наук,
директор производства
ПАО «Хорошие колеса»



<http://vosstanovka.ru>
<http://хорошиеколеса.рф>
pavlov@goodwheels.ru