

УДК 658.286

Г.В. Пасов, канд. техн. наук

Чернігівський державний технологічний університет, м. Чернігів, Україна

**ІСТОРІЯ СТАНОВЛЕННЯ КРЕМЕНЧУЦЬКОГО АВТОМОБІЛЬНОГО ЗАВОДУ
ТА ЙОГО ПЕРСПЕКТИВИ**

Розглянуто історію розвитку першого вітчизняного заводу з випуску вантажних автомобілів - Кременчуцького автомобільного заводу. Описано основні моделі, які випускало це підприємство, та перспективи його подальшого розвитку.

Вступ

Автомобілебудівна галузь відноситься до машинобудівного комплексу. Машинобудування на території сучасної України виникло ще в середині XIX ст. Наявність металу, вигідне транспортно-географічне розташування, зокрема, вихід до узбережжя Чорного та Азовського морів, висока концентрація сільськогосподарського виробництва сприяли розвитку тут важкого, транспортного і сільськогосподарського машинобудування [1].

У переважній більшості розвинутих країн світу провідне місце в структурі транспортного машинобудування займає автомобілебудування. Україна має досить сприятливі передумови для розвитку автомобілебудування: достатнє виробництво металу, розвинута хімічна промисловість, науково-дослідна база і достатня чисельність кваліфікованих кадрів і, що дуже важливо, великий ринок збуту продукції.

В автомобілебудуванні нашої країни склалася чітка спеціалізація підприємств на випуск окремих типів машин. Виникнувши в силу особливостей свого розміщення в промислово розвинутих районах України, де були найбільш сприятливі умови для організації внутрішньої і міжгалузевої кооперації, автомобілебудування зараз почало розвиватися і в нових економічних районах [2-4].

Як відомо, в колишньому Радянському Союзі виробництво автотранспортних засобів розміщувалося нерівномірно (велика частина автозаводів і заводів по випуску комплектуючих виробів знаходилась в Росії). Проте майже кожна колишня республіка СРСР мала (і зберегла) монопольне виробництво якого-небудь виробу. Україна є виробником середніх міських, усіх видів туристичних та міжміських автобусів, великовантажних лісовозів, трубовозів і багатоцільових автомобілів, автотранспорту вантажопідйомністю 5 т і вище, а також легкових малолітражних автомобілів першої групи (типу "Таврія") [5, 6].

Оскільки українське автомобілебудування значною мірою залежало від постачання комплектуючих з країн СНД, що склалося ще за часів існування Союзу, то економічна самостійність зруйнувала майже всі економічні зв'язки, що привело до занепаду галузі. Так, у порівнянні з 1990 роком, випуск продукції в 1999 році скоротився майже на 87%.

Автомобілебудування – це одна з галузей машинобудування, що належить до галузей "вільного розміщення", на які менше ніж на інші галузі впливають чинники розміщення.

Спеціалізація зумовлює розширення кооперації виробництва. Автомобільні підприємства кооперуються з іншими галузями промисловості – хімічною, металургійною, електротехнічною, текстильною та ін. Великі межі концентрації виробництва на основі спеціалізації та кооперації зумовлюють значимість транспортного чинника.

Мета статті

Основна мета статті – розглянути історію та перспективи розвитку Кременчуцького автомобільного заводу.

Виклад основного матеріалу

Історія КраЗу почалася ще в тридцять роки минулого століття, коли на Україні, у Полтавській області, у місті Кременчук почалося будівництво авіаційного заводу. Але з

початком Великої Вітчизняної війни будівництво заводу було заморожено, а побудовані заводські корпуси були зруйновані бомбардуваннями й артилерійськими обстрілами.

31 серпня 1945 року Наркомат Шляхів Сполучення видав наказ про будівництво в Кременчуці заводу мостових конструкцій. Адже країні було потрібно відновлювати зруйновану інфраструктуру автомобільних і залізничних перевезень. Уже до 1948 року завод був повністю перепрофільований і розпочав виробництво мостових конструкцій. Усього за вісім років роботи завод випустив більше 600 мостових конструкцій.

Поступово, з ходом успішної відбудови народного господарства необхідність у виробництві такої кількості мостів відпала й у 1956 році Кременчуцький завод був переведений у ведення Міністерства тракторного й сільськогосподарського машинобудування й перейменований у Кременчуцький комбайновий завод. І на поприще виробництва комбайнів і сільськогосподарської техніки завод також показав себе з гарного боку. Завод випускав цю техніку з 1956 по травень 1958 року, і за цей невеликий проміжок часу було випущено більше 11 тисяч одиниць сільськогосподарської техніки.

Саме з травня 1958 року починається історія КрАЗу як автомобільного заводу. У травні 1958 року була прийнята постанова ЦК КПРС і СМ СРСР про створення в Кременчуці заводу великовантажних автомобілів і завод був переведений на випуск важких автомобілів. Головне устаткування було перевезено з ярославського автомобільного заводу (ЯАЗ), а за ярославським заводом залишили лише виробництво силових агрегатів та перейменували його в Ярославський моторний завод (ЯМЗ). Освоєння виробництва автомобільних деталей почалося в січні 1959 року, а у квітні було завершено складання перших двох самоскидів типу ЯАЗ на рамах власного виробництва з деталей і вузлів, завезених з Ярославського автомобільного заводу.

Перші вантажівки зійшли з конвеєра вже до 1 травня 1959 року. Зійшли перші десяти-тисні, тривісні самоскиди під власною маркою Дніпро 222, які відразу ж взяли участь у Першотравневих демонстраціях. Назва Дніпро не прижилася, і вантажівкам привласнили устояне маркування за аббревіатурою назви заводу. Саме так і з'явилася знаменита марка важких вантажних автомобілів КрАЗ.

До грудня 1959 року був освоєний випуск нових дванадцятитонних вантажівок прохідності КрАЗ 214 (рисунок 1). А до весни 1960 року стали випускати й експортні варіанти цих автомобілів у тропічному й північному виконанні – КрАЗ 219 (рисунок 2).

Це дуже сильно сприяло просуванню нових вантажних автомобілів на світовому ринку. Ці автомобілі відразу розійшлися такими країнами, як Аргентина, Афганістан, Болгарія, Китай, Фінляндія та ін.

Саме до цього часу завод зміг повністю перейти на самозабезпечення виробництвом запасних частин й агрегатів, а кількість робітників нараховувало приблизно 6 тисяч чоловік, що робило КрАЗ одним з найбільших автомобільних підприємств у СРСР. Навіть сьогодні більша частина продукції заводу призначена на експорт у закордонні країни, але однаково найбільша кількість з цих автомобілів поставляється до Росії.



Рис. 1. КрАЗ 214



Рис. 2. КрАЗ 219

Першу серйозну модернізацію вантажівок КрАЗ провели в 1965 році, коли їх було оснащено могутнішим й економічним дизелем ЯМЗ 238 та п'ятиступінчатою коробкою передач – так з'явився КрАЗ 257 (рисунок 3), який випускався в різних модифікаціях аж до 1995 року, поки не стало ясно, що ця модель уже безнадійно застаріла.

В 1979 році завод поставив рекорд – був досягнутий максимальний випуск вантажних автомобілів на одного робітника в співвідношенні 1:1,6, що навіть для світових виробників вантажівок було не просто (це свідчило про відповідну продуктивність праці й автоматизацію виробництва).



Рис. 3. КрАЗ 257

Серед освоєних заводом машин кранові шасі, лісовози, автопоїзди, автомобілі підвищеної прохідності. Розпочато випуск сідельного тягача високої прохідності з колісною формулою 6x6 КрАЗ 260У. Саме ця модель і служить базовою для всього сучасного сімейства вантажівок.

Дев'яності роки стали для КрАЗ перехідними, як і для всіх підприємств колишнього СРСР. Падіння залізної завіси та продаж за кордон автотехніки, яка була вироблена заводом, дозволило почати співробітництво з іноземними компаніями у виробництві автотехніки.

Так, у 1990 році компанія FAUN, яка спеціалізувалася на виробництві додаткового устаткування, маніпуляторів, автокранових стріл, лебідок, талів і гідравліки для цієї техніки, почала співробітництво й спільне виробництво спеціальної техніки з КрАЗом. Були випущені нові моделі автокранів, сміттєвози та інша техніка, що здебільшого йшла на експорт у закордонні країни.

Якість автомобілів, які постачають за кордон, була підтверджена навіть такими високими нагородами, як: Дуга Європейської Золотої Зірки (Мадрид), Європейський приз за якість (Париж) у 1993 році, коли були введені нові екологічні норми викидів двигунів Євро II.

В 1996 році КрАЗ був дійсним гігантом, який постійно розвивається, що потребувало внесення змін у саму структуру величезного підприємства. Була зареєстрована Холдингова Компанія АвтоКрАЗ, що володіє контрольними пакетами акцій підприємств ВАТ Полтавський автоагрегатний завод, ВАТ Херсонський завод карданних валів, ВАТ Токмакський ковальсько-штампувальний завод, ВАТ ВТФ КрАЗ, ВАТ КрАЗторг, ВАТ Сімферопольський завод автокерма. Чисельність працюючих у Холдингу досягла 17 тисяч чоловік, з них на головному підприємстві – 12300 чоловік. Це просто величезні цифри для дійсно працюючого підприємства, що проходило важкий момент у загальноекономічному занепаді всієї промисловості на Україні. Але КрАЗ не тільки успішно проходив цей важкий момент, але й успішно розвивався та освоював нові види техніки. Так, наприклад, з'явилися нові моделі сідельних, двохосьових вантажівок, але більшу частку у виробництві займають самоскиди, сідельні тягачі та всюдиходи. Особливою популярніс-

ттю користуються автопоїзди через їхню вантажопідйомність, невибагливість в обслуговуванні та надійність, які перевірені часом. У даний момент техніка КрАЗ використовується практично в усіх областях, де необхідні вантажоперевезення. Так, використання базових шасі КрАЗ 65053 (рисунок 4), КрАЗ 65101 (рисунок 5) та КрАЗ 63221, у різних компоновках і спеціальному устаткуванні, яке встановлено на них, дозволяє використовувати ці автомобілі в таких областях, як нафтогазова, лісопромислова, гірська промисловість, будівництво та комунальне господарство.



Рис. 4. КрАЗ 65053



Рис. 5. КрАЗ 65101

За оцінками за всі роки експлуатації самоскидів з моменту їхнього випуску ними перевезено приблизно 10 мільярдів тон вантажів.

Висновки

Найбільшим виробником вантажних автомобілів в Україні залишається Холдингова компанія АвтоКрАЗ. З моменту створення автомобільного заводу виготовлено більше 940 тисяч автомобілів КрАЗ, які працюють у 57 країнах світу. З них: більше 300 тисяч самоскидів, що становить майже 40% від загального випуску автомобілів, 60 тисяч тягачів, 33 тисяч лісовозів [8].

Загальна динаміка розвитку галузі за підсумками 2010 року викликає оптимістичні прогнози. На думку експертів, в 2011-2015 роках зростання виробництва автомобілів в Україні продовжиться, незважаючи на те, що темпи зростання можуть трохи скоротитися у зв'язку з насиченням внутрішнього ринку. Про перспективу майбутнього зростання свідчить і те, що імпорт продукції автомобільної промисловості значно перевищує експорт.

Список використаних джерел

1. Рубец А.Д. История автомобильного транспорта России: учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / Рубец А.Д. – 2-е изд., стер. – М.: Издательский центр “Академия”, 2004. – 304 с.
2. Історія розвитку автомобіля // Солтус А.П. Теорія експлуатаційних властивостей автомобіля. – К.: Арістей, 2006. – С. 7-11.
3. Очерки истории техники в России с древнейших времен до 60-х годов XX века / под ред. Остольского В.И. – М.: Наука, 1978. – 375 с.
4. Пікашова Т.Д. Основи історії науки і техніки / Пікашова Т.Д., Шашкова Л.О. – К.: ІЗМН, 1997. – 400 с.
5. Основные этапы развития отечественного автомобилестроения // Анохин А.П. Отечественные автомобили. – М.: Наука, 1968. – С. 5-10.
6. Паламарчук М.М. Економічна і соціальна географія України з основами теорії: посібник / Паламарчук М.М., Паламарчук О.М. – К.: Знання, 1998. – С. 376-392.
7. Розміщення продуктивних сил: підручник / за ред. Є.П. Качана. – К.: Вища школа, 1998. – С. 139-149.
8. Розміщення продуктивних сил: підручник / за ред. В.В. Ковалевського, О.Л. Михайлюк, В.Ф. Семенова. – К.: Знання, КОО, 1998. – С. 376-392.