

Три жизни новой КАМЫ

или выйдет ли известная марка в премиум-сегмент?



Совсем недавно в Нижнекамске (Республика Татарстан) начал работу построенный с нуля завод по выпуску грузовых шин с цельным металлокордом. КАМА эволюционировала – сегодня это шины третьего поколения, более надежные, безопасные и качественные. В интервью с директором Нижнекамского завода ЦМК Анваром Вахитовым мы выяснили, что это за шины, чем они отличаются от классических и как работает производство, аналогов которому сегодня нет не только в России, но и в мире.

– Анвар Фасихович, объясните на пальцах, почему шины ЦМК называют шинами третьего поколения? В чем классические радиальные шины проигрывают своим «младшим братьям»?

– Как известно, прообразом шин был садовый шланг, из этой простой идеи появились шины диагональной конструкции, которые состояли только из текстильного корда и брекера.

Корд – это, первоначально, крученая прочная нить (сегодня это и свитая металлическая проволока), из которой состоят каркас и бреккер шины. Напомним, что каркас – это основа шины, бреккер – часть шины, находящаяся между каркасом и протектором для прочности и амортизации.

Именно материал корда определяет «поколение» шин. Шины с текстильным брекером и каркасом – это конструкция первого поколения, «диагоналки». Шины с металлическим брекером, но текстильным каркасом, так называемые комбинированные шины радиальной конструкции, относятся ко второму поколению. А если металлокорд используется и в брекере, и в каркасе – шины носят название цельнометаллокордных, третьего поколения.

– В чем основное преимущество шин ЦМК?

– При использовании металлокорда, прежде всего, увеличивается прочность каркаса. Так как конструкция становится более жесткой, шина выдерживает большие нагрузки, она более устойчива на дороге и менее энергоемкая за счет уменьшения сопротивления качению. Может показаться, что металлический каркас должен быть тяжелее текстильного, но это не так – текстильный корд менее прочен, поэтому количество его слоев может достигать пяти, металлический же каркас содержит всего один кордный слой.

– Какие выгоды это дает потребителю?

– Ходимость ЦМК-шин примерно в два раза выше, чем шин комбинированных. Кроме того, шины третьего поколения можно восстанавливать до трех раз. То есть шина отбегала свой ресурс – до 200 тысяч километров, далее изношенный протектор сшероховывается и на это место накладывается новый. На Западе, для сведения, до 90% шин восстанавливаются и ходят повторно. Конечно, многое зависит от условий эксплуатации – каркас не должен быть поврежден, только в этом случае подобная процедура экономически целесообразна. Три жизни новой шины значительно уменьшает нагрузку на экологию, поскольку за время эксплуатации одной ЦМК-шины, примерно пять шин классической конструкции уходит на утилизацию – а это довольно энергоемкий процесс – либо это переработка (получение резиновой крошки, например), либо сжигание.

– В чем особенности производства ЦМК-продукции на примере вашего завода?

– Во-первых, у нас применяются резиносмесители, которые позволяют получать более качественные резиновые смеси, которые невозможно было сделать с помощью аппаратов старой конструкции. Производство деталей шины – изготовление металлокордного полотна, раскрой каркаса, брекера, шприцевание, происходит с высочайшей степенью точности. Наложение всех деталей шины происходит в автоматическом режиме практически без участия человека. Это обуславливает высокое качество конечного продукта. Мы работаем по know-how фирмы Continental на 11 сборочных комплексах Conti Machinery, на которых мы сможем собирать шины в количестве 1,2 млн штук в год – это проектная мощность завода. Кроме того, контроль

входящего сырья и контроль качества на каждом этапе производства (резиносмешение, вулканизация, сборка) позволяет четко отслеживать процесс и обеспечивает соблюдение технологии.

– То есть «второго» сорта не будет?

– Нет, потребителю мы имеем право отгружать только первосортный продукт, шина либо получает право ходить по дорогам, либо отправляется на утилизацию. Рентгеновский контроль, к примеру, позволяет точно установить, как расположены каркас и бреккер внутри шины, нет ли каких-либо отступлений от нормативно-технической документации.

– Насколько мне известно, первоначальный план был создать совместное германо-российское предприятие. Он еще в силе?

– Да, сначала были такие планы, есть они и сейчас, однако кризис внес свои коррективы в процесс. Но с фирмой Continental у нас заключен договор по off-take – производство шинной продукции под их премиум-брендом. Буквально на днях представители фирмы приезжали к нам для обсуждения вопроса о поставке на завод фирменных прессформ. Первоначально предполагалось производить по системе off-take 200 тыс штук шин в год с 2011 года. Но увидев первые образцы продукции, которые были выполнены на высоком техническом и исполнительском уровне, германская сторона предложила начать поставки в количестве от 50 до 90 тысяч штук уже осенью этого года.

– На какой сегмент «тянет» новая шина КАМА?

– Мы претендуем на премиум-сегмент, такая амбициозная цель стоит. Но так как мы только выходим на рынок, будем пока ориентироваться на бренды выше среднего сегмента, хотя есть и возможность и желание работать на самом высоком уровне. У нас все для этого есть: самые передовые технологии, оборудование, обученный на западных заводах (в Германии, Словакии, Чехии) персонал – от рабочих до управленцев. Кроме того, по соглашению с немецкой фирмой, еще в течение 10 лет технические службы ф. Continental будут нас поддерживать, то есть все новшества, которые будут внедряться у немецких партнеров,

параллельно появятся и у нас. Мы будем планомерно развиваться в русле мировых тенденций.

– Будете ли вы работать на комплектацию?

– Сегодня у нас есть договоренности с КамАЗом о поставке шин на комплектацию, мы готовы делать это уже сегодня. Постепенно, я думаю, все машины автогиганта перейдут в новый формат, ближе к европейским стандартам, соответственно, все они будут комплектоваться шинами ЦМК. На западе 95% грузоперевозок осуществляется именно на шинах нового поколения. По договору с Continental мы будем производить 11 типоразмеров шин с посадочным диаметром от 17,5 до 24 дюйма в 15 модификациях, которые мы освоим до 2011 года. В перспективе ассортимент расширится до 43 типоразмеров. Будем ориентироваться на рынок, в автомобильном мире все меняется быстро, появляется новая техника, меняются и шины.

– А как же завод грузовых шин? Его закроют?

– Почему же? Есть хорошие перспективы его реконструкции, те же ЦМК-шины можно успешно собирать на ЗГШ, тем более, что к 2012 году потребность в этой продукции увеличится до 2-2,5 млн штук в год. Будем честно побеждать в конкурентной борьбе, тем более что в России сегодня используются практически только импортная продукция. А наш завод в данный момент не имеет аналогов в России, да и в мире – по уровню оснащенности и технологий.

– Спасибо за интервью, желаю вашему заводу процветания, а новой КАМЕ – выхода в премиум-сегмент.

Справка. Анвар Фасихович Вахитов – директор Нижнекамского завода ЦМК «с первого камушка». Проработал на Нижнекамском шинном заводе 36 лет, поднялся по карьерной лестнице от мастера до директора завода грузовых шин. Имеет два высших образования – закончил КХТИ по специальности «Инженер-механик», затем учился тонкостям управления производством в Московском финансово-экономическом институте.

Александр Житков.

Контактная информация:

ТОО «Торговый Дом «Кама-Казахстан» является дочерним предприятием ООО «Торговый дом «Кама» и осуществляет эксклюзивную дистрибуцию шин марок КАМА, КАМА EURO и ЦМК шин на всю территорию Республики Казахстан через дилерскую сеть.

ТОО «Торговый Дом «Кама-Казахстан», 090003, Республика Казахстан, г. Уральск, ул. Шолохова, 20 / 2, приемная: тел / факс: (7112) 93-99-77; e-mail: info@td-kama.kz, web: www.td-kama.kz

Отдел продаж: (7112) 93-99-88, 8 701 528 93 97, 8 777 797 83 77
Отдел рекламы: (7112) 939-777