

## ФЛАГМАНЫ БЕЛОРУССКОГО АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ: ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ

Г. Д. Крохина

*Гомельский государственный технический университет  
имени П. О. Сухого, Беларусь*

Научный руководитель А. Ю. Савенко, канд. филос. наук, доцент

Беларусь специализируется на производстве грузовых автомобилей. В последние годы здесь совершен прорыв в качестве выпускаемых грузовиков и специальных машин. На предприятиях отрасли выпускаются машины грузоподъемностью до 220 т, наращиваются объемы производства и улучшается качество продукции. Автомобилестроение включает 35 предприятий и организаций, выпускающих автомобили и автопоезда для международных перевозок, самосвалы и лесовозы, полноприводные автомобили повышенной проходимости, сверхтяжелые карьерные самосвалы и самосвальные автоприцепы. Минский автомобильный завод выпускает автомобили и автопоезда, самосвалы, лесовозы, грузовые прицепы и полуприцепы, городские и междугородные автобусы, прицепы-дачи к легковым автомобилям. Белорусский автомобильный завод в г. Жодино выпускает тяжелые и сверхтяжелые карьерные самосвалы, грузовые, грузопассажирские и санитарные автомобили малой грузоподъемности, погрузчики. Могилевский автомобильный завод имени С. М. Кирова выпускает самоходные скреперы, автопоезда для подземных рудников и тоннелей, тягачи для буксировки самолетов, погрузчики для горных работ, автобетоносмесители.

Флагманами белорусского автомобилестроения являются Минский автомобильный завод и Белорусский автомобильный завод.

Белорусский автомобильный завод расположен в городе Жодино Минской области и занимает площадь 116 гектаров. Он был заложен в 1948 г., когда около ж/д станции Жодино приступили к строительству завода торфяного машиностроения. В 1951 г. завод получил новое название – Завод дорожных и мелиоративных машин «Дормаш». И только через 7 лет, когда на завод перенесли производство 25-тонных самосвалов «МАЗ-525», его стали именовать «БелАЗ».

В 1960 г. на место главного конструктора завода назначают З. Л. Сироткина, который совместно с коллегами в свободное от основной работы время спроектировал 27-тонный БелАЗ-540 – тот самый, который на протяжении долгих лет был визиткой предприятия и гордостью всего тяжелого машиностроения. Отсутствие прочных шин, способных выдержать нагрузку более 60–65 т, сильно замедлило появление новых моделей с увеличенной грузоподъемностью. Только к 1970 г. удалось разработать 75-тонный «БелАЗ-7509». Спустя четыре года на завод пришел А. Н. Егоров. Именно он в 1974–1976 гг. разработал опытные образцы 80- и 120-тонного самосвалов. Опыт оказался неудачным. Решение оставить узлы нетронутыми и обойтись сдвоенной ошиновкой передних колес привело к тому, что машина стала неустойчива и склонна к опрокидыванию. В результате образцы так и не вышли с территории завода. Серийный 120-тонный «БелАЗ-7519» появился в 1978 г. и впоследствии стал «топовой моделью». Прошло не так много времени, и жодинцы замахнулись на машину грузоподъемностью 180 тн, причем полностью из отечественных комплектующих. В 1981 г. появился «БелАЗ-7521», и всего через два года он уже трудился в объединении «Якутуголь». В 1983 г. начался серийный выпуск самосвала «БелАЗ-75211» грузоподъемностью 170 т. Через семь лет был выпущен самый большой в истории завода самосвал грузоподъемностью 280 т. В 1996 г. завод стал выпускать самосвал «БелАЗ-75131» грузоподъемностью 130 т – головную модель нового семейства самосвалов с электромеханической трансмиссией.

В настоящее время на заводе трудятся около 7 тыс. рабочих, которые за год собирают до тысячи карьерных самосвалов в год. Помимо всего этого «БелАЗ» – один из крупнейших в мире и единственный в СНГ производитель тяжелой техники (бульдозеров, погрузчиков, тягачей) грузоподъемностью от 30 до 360 т. На долю предприятия приходится до 30 % объемов производства карьерных самосвалов в мире. На заводе активно проводится модернизация оборудования. Для этого были заключены договоры и соглашения на поставку с чешской фирмой «Alta» и Чешским Экспортным банком. Закуплено и введено в производство оборудование на сумму более 90 млн долл. В 2006 г. подходит к концу реконструкция литейного производства на Могилевском автомобильном заводе, который входит в состав «БелАЗа». Система качества производства и обслуживания карьерных самосвалов соответствует требованиям Международных стандартов серии ИСО 9000 [1].

Минский автомобильный завод (МАЗ) – одно из крупнейших предприятий СНГ, которое занимается выпуском большегрузной автомобильной техники. Помимо грузовиков завод выпускает также автобусы, троллейбусы и прицепную технику. История предприятия началась 9 августа 1944 г., когда согласно постановлению Государственного комитета обороны было организовано строительство первого завода автомобилестроения в Беларуси. Строительство шло быстрыми темпами: так, уже осенью 1947 г. с конвейера сошли первые пять автомобилей МАЗ. Благодаря завершению строительства в 1948 г. первой очереди в этом же году было начато серийное производство. А в 1950 г. была построена и вторая очередь, и на выпуск были поставлены 25-тонные автосамосвалы МАЗ-525. Быстрые темпы роста позволили предприятию не только достигнуть запланированных объемов, но и превысить их. Уже в 1951 г. было выпущено на 10 тысяч автомобилей больше, чем запланировано, и объемы производства достигли 25 тысяч машин в год. Усиленно работали не только рабочие и строители, но и конструкторы. Благодаря их разработкам на заводе был выпущена новая, до тех пор нигде не выпускаемая техника – 40-тонный самосвал МАЗ-530. Этот большегрузный автомобиль завоевал «Гран-при» на Всемирной промышленной выставке, проведенной в Брюсселе осенью 1958 г. Однако полный переход к автомобилям линейки МАЗ-500 произошел только в конце 1965 г., когда был выпущен самый последний большегруз МАЗ-205. Он был установлен на пьедестале на территории завода в память о первой линейке автомобилей МАЗ.

Завод продолжал расти и развиваться, что не осталось незамеченным правительством страны. Первой государственной награды – ордена Ленина – МАЗ был удостоен в 1966 г., а через 5 лет копилку наград пополнил орден Октябрьской революции. Второй орден Ленина появился на знамени предприятия в 1977 г. Стараясь идти в ногу со временем, предприятие постоянно работало над модернизацией своего производства. Так, в начале 70-х началось производство автомобилей МАЗ-500А, а в марте 1976 г. была запущена новая линейка большегрузных автомобилей МАЗ-5335. Со временем завод рос и расширялся. В сентябре 1975 г. открываются Белорусский и Могилевский автозаводы, принадлежащие объединению «Бел-автоМАЗ».

80-е годы ознаменовали новый виток в развитии предприятия. Благодаря прогрессивной работе конструкторов 19 мая 1981 г. с конвейера сошел первый седельный тягач новой линейки автомобилей и автопоездов МАЗ-6422. Объемы производства предприятия продолжали расти, и уже в 1983 г. был выпущен тысячный большегруз этой линейки. Знаковым для предприятия стал и выпуск юбилейного миллионного автомобиля МАЗ, который сошел с конвейера 14 апреля 1989 г. Автомобилем, ознаменовавшим эту веху в истории предприятия, стал седельный тягач МАЗ-64221. Предприятие стало готовиться к производству трехосных седельных тягачей в больших объемах.

В 1990-х предприятие также постоянно развивалось и внедряло производство новых моделей. Так, с июня 1992 г. на заводе стали выпускать низкопольные городские автобусы МАЗ-101. Была также разработана новая модельная линейка большегрузных автомобилей МАЗ-5440. Данная техника проходила испытания в автохозяйствах страны, получила наивысшие оценки и была поставлена на серийное производство в 1996 г. После нескольких лет конструкторских разработок в свет вышел первый магистральный тягач новой линейки МАЗ-54421. Это событие произошло 11 марта 1997 г. При разработке новых автомобилей МАЗ-54402 и МАЗ-544021 были учтены все требования, предъявляемые странами Западной Европы к большегрузным автомобилям, перевозящим грузы по их территориям. Предприятие также налаживало связи и с зарубежными партнерами.

Важным моментом для завода стало создание белорусско-германского предприятия «МАЗ-МАН», которое занимается производством грузовых автомобилей. Возникновение этого предприятия стало возможным благодаря подписанию договоров между ПО «БелавтоМАЗ», концерном «МАН» и холдингом «Лада». Особенностью этого совместного предприятия является то, что при производстве автомобилей доля белорусских деталей будет достигать 60 %. Помимо этого также было создано совместное предприятие «МАН Трэйдинг», отвечающее за сбыт произведенной продукции. В 1999 г. продолжился выпуск новых моделей автобусной и троллейбусной техники. В марте 1999 г. была начата серийное производство автобусов МАЗ 152 для междугородних перевозок, а в ноябре был собран первый троллейбус МАЗ-103Т.

Начало 2000-х ознаменовалось производством 1000-го автобуса МАЗ. Команда Минского автозавода принимала участие в Чемпионате Европы по трак-триалу на автомобиле МАЗ-6317 и становилась Чемпионом Европы два года подряд (в 2000 и 2001 гг.). В начале 2001 г. МАЗ получил сертификат качества, подтверждающий соответствие производимой продукции международному стандарту ИСО 9001. Первый опытный автобус второго поколения МАЗ-256 был собран в мае 2004 г., и уже в 2005 г. данная модель была поставлена на серийное производство. Было организовано производство по сборке автомобилей МАЗ в Иране и Вьетнаме. Минский автозавод стал первым предприятием на территории стран СНГ, которое запустило производство аэродромного автобуса МАЗ 171. Этот уникальный автобус предназначен для того, чтобы подвозить пассажиров к самолетам, и отвечает всем требованиям, предъявляемым к данному виду транспорта [2].

#### Л и т е р а т у р а

1. Белорусский автомобильный завод. – 2014. – Режим доступа: <http://autohis.ru/belaz.php>. – Дата доступа: 01.04.2015.
2. Минский автомобильный завод. – 2014. – Режим доступа: <http://autohis.ru/maz.php>. – Дата доступа: 01.04.2015.