



ДЕНИС  
БОРОВИЦКИЙ  
редактор  
журнала «Рейс»



# ПЕРВЫЙ ЭШЕЛОН

В России запущен новый завод по производству шин с цельнометаллическим кордом

Казалось бы, и что в этом такого неординарного? Да, в кризис пустить завод, обеспечить сотни рабочих мест – это похвально. Однако подготовка к этому событию велась задолго до того, как он, кризис, разразился. То есть всего лишь строго выдержаны сроки. Самим ЦМК российской сборки перевозчиков также не удивить. Как говорится, плавали – знаем. К примеру, ОАО «Белшина» уже более семи лет выпускает ЦМК-шины, а некоторые модели покрышек, не один год успешно продающиеся на рынке, уже успели пройти модернизацию и трансформировались в модели нового поколения. Так, пару лет назад довольно популярная покрышка Бел-108 прибавила в назва-

нии букву «М» и пошла на комплектацию автобусов МАЗ-103, МАЗ-105 и частично НефАЗ. К слову, белорусы, в целях расширения модельного ряда ЦМК-шин и улучшения их качества, в свое время приобрели оборудование словацкой фирмы «Матадор».

Другой отечественный производитель ЦМК-шин Ярославский шинный завод (ЯШЗ) изготовил первые товарные ЦМК-шины для коммерческой техники еще в 1990 году (!). А накопленный ярославскими шинниками опыт позволил спустя шестнадцать лет запустить в серийное производство новое поколение ЦМК-шин под брендом «TyRex ALL STEEL». Интерес к новинке был настолько велик, что журнал «Рейс» совместно с компанией «СИБУР

– Русские шины» запустил беспрецедентный по своему масштабу проект по оценке качества и ресурса отечественных шин с цельнометаллическим каркасом. Длился он с апреля 2008 по март 2009 года (см. «Рейс» № 4 за 2008 г. – № 3 за 2009 г.). До нашего издания подобных длительных ресурсных испытаний шин, которые проходили бы на обычной, не специально подготовленной технике, которой управляли обычные водители, а не тест-пилоты автополигонов, по самым что ни на есть обычным российским дорогам с их ямами, колеями, снежными завалами и гололедом, никто не проводил.

Так чем же нас хотят удивить? В чем интрига? А в том, что в Нижнекамске будут



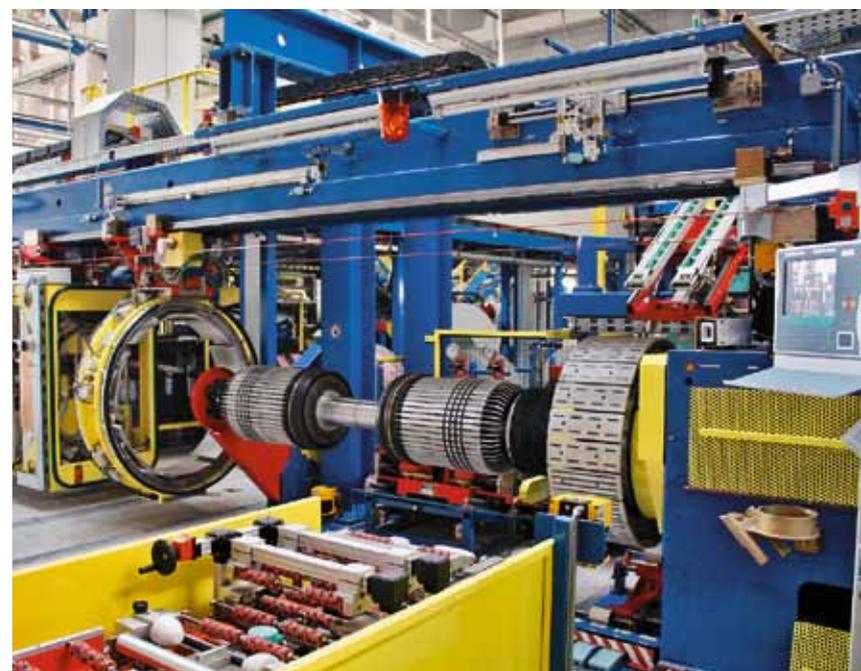
С момента закладки первого камня до пуска завода прошло менее трех лет



ООО «Торговый дом «Кама» - Генеральный дистрибьютор шин производства ОАО «Нижнекамскшина» имеет развитую торговую сеть на территории России и экспортирует продукцию ОАО «Нижнекамскшина» в 34 страны мира: Украину, Казахстан, Азербайджан, Белоруссию, Казахстан, Таджикистан, Узбекистан, Германию, Румынию, Турцию, Венгрию, Нидерланды, Сербию, Словакию, Чехию, Болгарию, Польшу, Испанию, страны Прибалтики, Иран, Афганистан, Монголию, Пакистан, Джибути, Эфиопию, Египет, Кению, Кубу, Уругвай и другие. Шины марок «КАМА» и «КАМА EURO» используют для первичной комплектации такие автопроизводители, как ОАО «АвтоВАЗ», ОАО «КАМАЗ», предприятия группы «ГАЗ», ОАО «НефАЗ», СП «GM-AVTOVAZ», ООО «Таганрогский автомобильный завод», предприятия ОАО «Соллерс», АО «Азия-Авто» (Казахстан), ЗАО «ЗАЗ» (Украина) и другие. Торговый дом «Кама» также поставляет шины для нужд Министерства обороны, Федерального агентства по государственным резервам (Росрезерв) и других организаций и ведомств.



Торжественный пуск «Нижнекамского завода шин с цельным металлокордом»



Это сложное оборудование есть не что иное, как импортный сборочный комплекс SAV 34 HL flex. На нем, собственно говоря, и будут собирать ЦМК-шины



Гидравлический пресс 62/1000 производства фирмы McNeil&NRM



Так выглядит современная линия обрезаживания металлокорда

Благодаря мощной вентиляционной системе, специфического для шинного производства запаха практически не ощущается



Современная шина, подобно капусте, собирается из множества слоев резины



Чтобы этот бочонок стал шиной, его необходимо отправить в вулканизатор



Производство автоматизировано, но человека полностью не заменить



На таком устройстве покрывку снимают со сборочного барабана



Готовая шина охлаждается на специальном конвейере



Линия обрезинивания металлокорда. Разогревающие вальцы



Автоматическая линия TDA для изготовления бортовых колец



На таких тележках бортовые кольца перемещают по цеху

выпускать ЦМК-шины первого (подчеркнем еще раз, первого) эшелона, или, как их еще называют, шины премиум-класса. То есть производство шин будет вестись по самым передовым технологиям, которые работают на лучших заводах ведущих шинных брендов. По масштабам, уровню и, пожалуй, вложениям – а в свой завод нижнекамцы уже вложили 500 миллионов докризисных долларов – данный проект можно сравнить разве что с пуском «АвтоВАЗа» в далеком 1970 году. Иными словами, ЦМК-шины под брендом «Кама» становятся в один ряд с продукцией Bridgestone, Continental, Goodyear и Michelin. Согласитесь, звучит нереально, и переломить стереотип российских перевозчиков «наши шины хуже импортных» крайне сложно. И это несмотря на то, что в силу ухудшившегося в период кризиса финансового состояния многие перевозчики считают за счастье обуть свои машины в резину второго эшелона, как-то: Kogorona, Sava и т. д., или купить новые китайские покрывки «Аеолус», «Триангл». Да что там

говорить, часто в поисках пути экономии средств не брезгают б/у резиной, которую наши ушлые торговцы, пользуясь «налоговыми дырами», завозят из Европы и Японии и продают по очень привлекательной цене. А тут вдруг наша, отечественная шина, изготовленная по технологиям первого эшелона, да еще и доступная в одной из самых развитых дилерских шинных сетей.

### Что купили?

Кстати, чем руководствовались немцы из Continental, продавая в Россию современную ЦМК-технологю, непонятно. Быть может, таким образом они решили с минимальными затратами выйти на российский рынок. Казалось бы, что мешает параллельно с покрывками «КАМА» выпускать точно такие же, но с логотипом Continental? Продукт сделан в России, и, следовательно, налогов платить придется минимум. Но самое интересное это то, что, имея мощную сеть фирменных «камовских» точек, обеспечивается постоянный и устойчивый сбыт про-

дукции. Дилеры «КАМЫ» будут с удовольствием продавать шины имени того бренда.

Или, быть может, нам продали технологию, которая уже на излете и вот-вот покинет конвейеры Европейских заводов Continental? Не исключено, что немцы разработали новую передовую, прогрессивную технологию, а устаревшую выгодно спихнули в Россию? Гадать можно сколь угодно. Ясно одно: по внешнему виду определена шина, практически нереально. Разница между технологиями кроется в массе нюансов: плетение корда, подбор резиновых смесей и т. д. Между прочим, второй эшелон, или так называемый бюджетный бренд, устаревшая премиум-технология первого эшелона, в омоложение которой производитель шин по той или иной причине не стал вкладывать деньги. Просто так взять и перенастроить производство, перейдя на новую технологию, невозможно: это огромные финансовые вложения и часто полное перевооружение

### Мнение

**ЛУКМАН НУРЕЕВ**  
заместитель директора по общим вопросам «Нижнекамского завода шин с цельным металлокордом»

– Сказать точно, какой метод восстановления шин будет применяться на заводе, сейчас я не могу. Поскольку это поточное производство, мы тщательно взвешиваем все «за» и «против» каждого из методов, а их у нас два – холодный и горячий. Определимся в самое короткое время. Что касается рекомендаций по нарезке протектора, которая уменьшает подканавочный слой и увеличивает шансы повреждения каркаса шины, скажу так: несмотря на то, что на заводе будут изготавливать шины класса премиум, в которых заложена возможность нарезки протектора для увеличения пробега шины до первой наварки, делать это нужно исходя из условий эксплуатации шин. Если пере-

возчик работает по дорогам хорошего качества, а число таких растет с каждым годом, то нарезка протектора имеет смысл. Если же качество дорог оставляет желать лучшего, не рискуйте: после износа протектора его можно восстановить по любой доступной технологии. В России на сегодня это метод холодного восстановления протекторной лентой или кольцом. Только взвешенный подход позволит получить максимальную выгоду от эксплуатации ЦМК-шин. Причем не только по ресурсу, который при условии двух «наварок» составит не менее 500 000 километров, но и по экономии топлива. Подчеркну: восстановленная ЦМК-шина «КАМА» сохраняет все заложенные энергосберегающие качества. Приведу такой пример: если грузовик в год проходит около 100 000 километров, при расходе на 100 км пути 30 литров дизтоплива это нужно исходя из условий годовой экономия на горючем

составит не менее 60 тысяч рублей. А теперь помножьте этот показатель на количество машин в вашем парке. Есть у ЦМК-шины «КАМА» и другие преимущества:

- ✓ **Повышенная грузоподъемность – до 8%;**
- ✓ **Высокая прочность;**
- ✓ **Высокие скоростные характеристики до 140 км/ч;**
- ✓ **Экономичность – возможность восстановления протектора, что увеличивает ходимость шины до 500 тыс. км;**
- ✓ **Длительная эксплуатация – возможность длительной безостановочной эксплуатации автомобиля достигнута внесением дополнительных компонентов в резиносмесь, которые значительно снижают перегрев шины в процессе движения;**
- ✓ **Существенное уменьшение расхода топлива – до 10-15%, что позволяет сохранить энергоресурсы;**
- ✓ **Экология – уменьшение выбросов в атмосферу.**

**Эксперт**

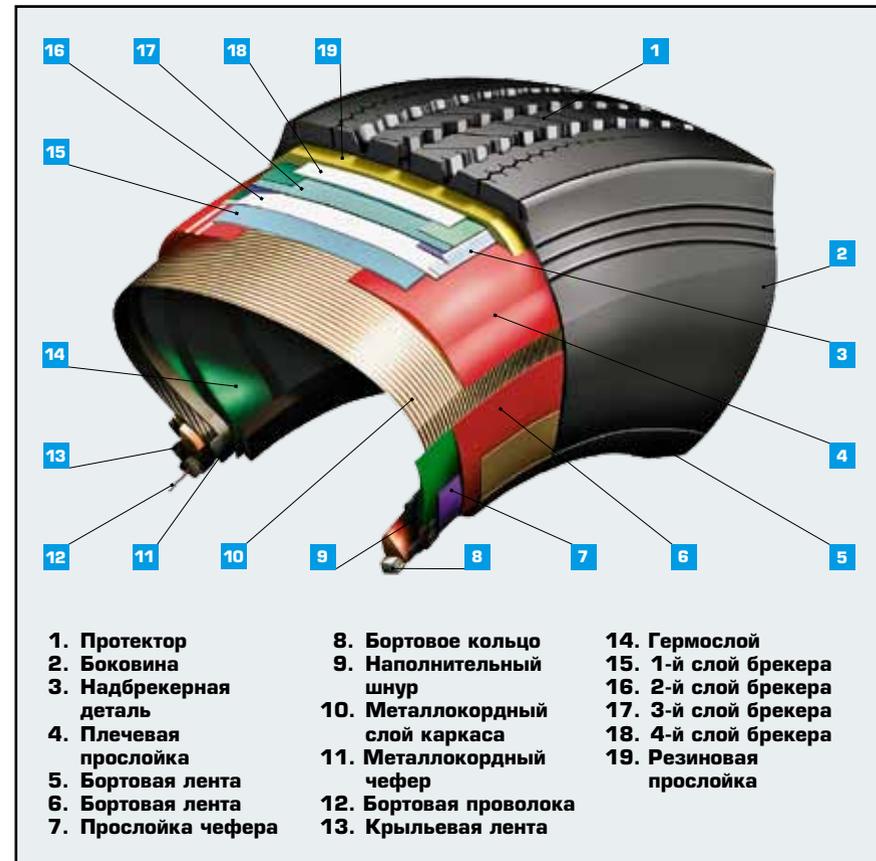
**НИКОЛАЙ САРГИН**  
ведущий маркетолог  
ООО «Торговый дом «Кама»

– Только вдумайтесь: более восьмидесяти процентов ЦМК-шин на российском рынке импортного производства. А последние предкризисные годы, когда спрос на технику превышал предложение, российские шинники испытали очень сильное давление со стороны зарубежных конкурентов, особенно из Малайзии, Китая, Кореи, Тайваня.

Они открыто демпинговали, предлагая продукцию сомнительного качества. Мало того, нами были выявлены поддельные шины «КАМА». С одной стороны, это признание качества нашей продукции, а с другой – удар по нашей экономике!

Было бы разумно поднять пошлины на импортные грузовые шины с пятнадцати до двадцати процентов. Поверьте, это немного, например соединенные штаты америки ввели заградительные пошлины для китайских шин в пятьдесят пять процентов, правда, позже снизили ставку до тридцати пяти процентов, но мера имела свое воздействие и дала эффект.

Естественно, если мы что-то просим, то должны дать и взамен. На новом заводе мы только в течение две тысячи десятого года года планируем выпускать одиннадцать типоразмеров, а в дальнейшем их число будет доведено до сорока пяти.



- 1. Протектор
- 2. Боковина
- 3. Надбркерная деталь
- 4. Плечевая прослойка
- 5. Бортовая лента
- 6. Бортовая лента
- 7. Прослойка чефера
- 8. Бортовое кольцо
- 9. Наполнительный шнур
- 10. Металлокордный слой каркаса
- 11. Металлокордный чефер
- 12. Бортовая проволока
- 13. Крыльевая лента
- 14. Гермослой
- 15. 1-й слой брекера
- 16. 2-й слой брекера
- 17. 3-й слой брекера
- 18. 4-й слой брекера
- 19. Резиновая прослойка

завода. И это при том, что в большинстве случаев новый премиум-класс это доработанный предшественник, свергнутый на ступень ниже. Не секрет, что скелет радиальной ЦМК-шины имеет устоявшуюся конструкцию, выверенную годами производства и подкрепленную миллионами километров пробега по различным дорогам земного шара.

Тогда возникает резонный вопрос: сколько живет премиум-технология и где та черта, перейдя которую, шина из первого эшелона переходит во второй? Ответ прост: все зависит от того, как быстро обновляется линейка шин конкретно взятого производителя,

то есть имеются ли у компании деньги на модернизацию своих продуктов. Вообще позиционирование шин – вопрос тонкий и для нас, потребителей. Главный критерий, по которому можно отделить шины первого эшелона от второго и третьего, цена покрышки.

**Европейское качество – европейский сервис**

Только торговать шинами, пусть качественными, пусть по меньшей, чем у основных конкурентов, цене – полдела. Чтобы продажи шли успешно, необходимо обеспечить клиентов по слепопродажной поддержкой, а именно: организовать фирменные точки гру-

зового шиномонтажа, в том числе мобильного, который и парк перевозчика переобует, и помощь водителю на дороге окажет. Это раз. Наладить схему сбора изношенных шин, а точнее, пригодных для восстановления (наварки) каркасов (см. «Рейс» № 7 за 2007 год «На круги своя»). Это два. Организовать утилизацию отработавших свое покрышек, не пригодных для дальнейшего восстановления. То есть избавить перевозчика от проблем утилизации и общения с экологами. Это три. Другими словами, создать схему, по которой работает все европейское шинное сообщество. Споры нет, решение



Отныне самые массовые автопоезда в составе двух- трехосных тягачей и еврофур можно полностью обуть в отечественные ЦМК-шины



Напомним: шины рулевой оси восстанавливать нельзя!



Так выглядит рисунок протектора ЦМК-шин, идущих на прицеп...



Внешне покрышка выглядит безупречно. Как будет ходить?



...а так – тех, что устанавливают на рулевую ось

**Эксперт**

**ЦАЛИК ПОРТНОЙ**  
главный инженер  
«Нижнекамского завода шин с цельным металлокордом»

– Дабы пресечь всякого рода домыслы и слухи о том, что ни одна компания не продает свои самые современные технологии конкурентам, официально заявляю: сходящие с конвейера «Нижнекамского завода шин с цельным металлокордом» шины относятся к премиум-классу, то есть в первом эшелоне прибыло. Приобретенная нами технология производства ЦМК-шин одним к одному соответствует той, которая применяется на современных заводах компании Continental.

Также отмечу, что выпуск шин ЦМК осуществляется на оборудовании таких ведущих фирм, как: HFM, «Berstorff», «Comerio», «Conti FMF», NRM. Покупка каждой единицы технологической цепочки оборудования зависит, соб-

ственно говоря, возможность реализации в производстве купленной нами технологии ЦМК.

Мало того, в течение десяти лет с момента открытия завода специалисты Continental будут осуществлять техническое сопровождение проекта. Иными словами, все производственные ноу-хау, все наработки по развитию и модификации шин Continental будут в короткие сроки внедряться и на нашем заводе. Не стану скрывать, мы строго следуем рекомендациям немецких специалистов по закупке компонентов для производства шин у строго определенных поставщиков, гарантирующих качество своей продукции, однако часть импорта по согласованию с немецкими технологами уже заменена отечественными продуктами. Это некоторые ингредиенты резиновой смеси и белорусский корд. Он, для сведения, поставляется на конвейеры ведущих шинных заводов Европы, и к его качеству у нас нет претензий.

Также хочу подчеркнуть, что сознательно идти на использование более дешевых материалов, которые снизят качество шин, мы не станем ни при каких обстоятельствах, так как, во-первых, это ни коим образом не впишется в технологию премиум-класса, во-вторых, нам это не позволят немецкие инженеры, контролирующие производственный процесс.

Кстати, применение современных материалов, и в частности, ингредиентов для приготовления резиновых смесей, позволяет нам не заниматься созданием шин для холодных регионов, как это было с комбинированными шинами. Для производства ЦМК-шин первого эшелона применяются материалы, позволяющие шине работать и при резко отрицательных температурах, характерных для нашего севера. Мало того, ЦМК-шины, благодаря особенностям каркаса, обеспечивают оптимальное пятно контакта с дорогой, что особенно актуально на заснеженных и скользких трассах.



Блоки протектора шин ведущей оси смещены. Залог низкого уровня шума

**График освоения продукции**

Типоразмер	ноябрь 2009	декабрь 2009	январь 2010	февраль 2010	март 2010	апрель 2010	май 2010	июнь 2010	июль 2010	август 2010	сентябрь 2010	октябрь 2010	ноябрь 2010	декабрь 2010
315/80R22.5														
275/70R22.5														
245/70R19.5														
11R22.5														
295/80R22.5														
12.00R24														
285/70R19.5														
12.00R20														
315/60R22.5														
385/65R22.5														
215/75R17.5														

Основные потребители: КАМАЗ, НефАЗ, УралАЗ, автотранспортные предприятия, грузоперевозчики



По сути, выбор шасси, на котором будет базироваться передвижная мастерская, остается за клиентом, однако нужно помнить, что скупой платит дважды



Высокие потолки не роскошь, а важное требование к мастерской



В шиномонтаже тесно, однако для балластировочного станда место найдется



Открутить прикипевшие гайки колес поможет мощный пневмогайковерт

**Эксперт**

**ИЛЬГИЗ РАХИМОВ**  
заместитель директора по маркетингу  
ООО Торговый дом «Кама»

— Каждый наш клиент должен знать, что, купив шину «КАМА», он может позвонить по телефону горячей линии с расчетом на услуги стационарного или мобильного шиномонтажа. Кстати, телефоны фирменных шиномонтажных центров наших дилеров и адреса их расположения будут занесены в память покупателя, которая выдается вместе с проданной шиной.

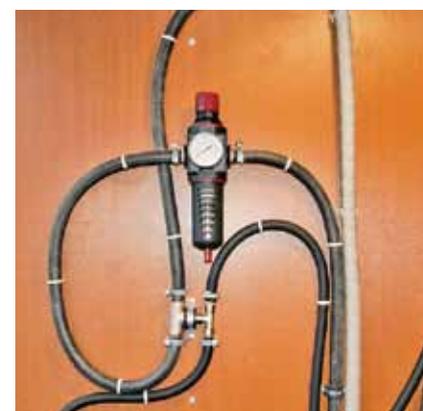
Естественно, цены на услуги мобильного шиномонтажа будут отличаться от тех, что указаны в прайсе стационарной точки. Однако, смею вас заверить, цены не будут выше разумного предела. По идее, каждая мобильная бригада привязана к стационарной точке и будет обслуживать свой участок трассы. Если же расстояние между стационарными шиномонтажами большое, то привязка идет к сети АЗС генерального партнера завода компании «Татнефть».



В мастерскую тяжелое колесо закатывают по специальному трапу



Чтобы обеспечить полную автономность шиномонтажной мастерской, ее комплектуют мощным генератором с приводом от бензинового или дизельного двигателя



Пневмосеть мастерской в обязательном порядке имеет влагоотделитель



Вертикальный ресивер компрессора прикручен к полу через подушки



Автономный воздушный отопитель создаст в мастерской микроклимат

данных задач – дело не простое. Так, ЦМК-шины требуют особых приемов монтажа и ремонта, отличающихся от известных любому водителю по комбинированным камерным шинам. С кувалдой, монтажкой и металлическим уголком ЦМК-шину, не повредив, не снимешь и не посадишь на диск. Для этого необходим шиномонтажный станок. Накачать бескамерную покрышку без компрессора также невозможно: пока она не сядет на диск, воздух будет травить из всех щелей по ободу диска. В пути, чтобы подкачать шину, разумеется, можно подключиться к воздушной магистрали пневмостистемы тормозов.

Воспользоваться услугами фирменного шиномонтажа можно будет не только на стационарных точках, принадлежащих дилерам торгового

дома «Кама». Если машина получила пробой баллона в пути и у водителя нет запаски, то ему на помощь с ближайшего стационара выйдет мобильная техничка. Первую ее модель нижекамские шинники представили в день официального пуска завода. В качестве шасси «скорой шинной помощи» был выбран Ford Transit. Его инженеры посчитали самым оптимальным по соотношению цена/качество. Горьковская полуторка «Газель» не прошла отбор из-за слабого ведущего моста, как показала практика, при интенсивной эксплуатации полностью загруженной машины (оборудование весит довольно прилично, плюс еще передвижной шиномонтаж имеет на борту несколько новых покрышек) его хватает на два года. У Ford Transit шасси усиленное, и проблем

с ним практически не бывает. Не забудем о достаточно распространенной дилерской сети Ford и, следовательно, доступном сервисе. В качестве альтернативы Transit рассматривали Maxus, но будущее данного проекта на сегодняшний день не определено. Также во внимание попали собираемые компанией «Соллерс» Fiat Ducato и Isuzu NQR. По ним вопрос открыт.

Кузов для мобильного шиномонтажа изготовила фирма «Нижегородец», официальный дилер Ford в России, она же подобрала оптимальный набор установленного в нем оборудования. «Нижегородец» был выбран не случайно, эта компания имеет сертификат на изготовление автомастерских на базе шасси Ford, то есть в паспорте технического средства (ПТС) указано, что машина и есть автомастерская,

и никакой дополнительной сертификации данного транспортного средства не требуется. Цены на мобильный шиномонтаж, изготовленный на базе пятитонного шасси, начинаются от 2 000 000 рублей. Если дилер захочет расширить перечень входящего в мастерскую оборудования или поставить более тяжелые и громоздкие станки, на которых можно монтировать покрышки большого диаметра, например, для сельскохозяйственной и специальной техники, то придется платить за более вместительный фургон и длиннобазное шасси, что приведет к удорожанию машины.

**Положение на рынке**

Переход на новый тип шин обновить невозможно, как и прогресс в автостроении. Судите сами. ЦМК-

шины превосходят комбинированные по ресурсу, экономии топлива, грузоподъемности, безопасности и обеспечивают при этом увеличение скорости перевозок, а это кардинально отражается на рентабельности бизнеса автоперевозчиков (см. «Рейс» №11 «Производительность, скорость, риск»). Мало того, уже более десяти лет в Россию идет поток импортной техники, которая изначально была укомплектована ЦМК-шинами. А именно такие и нужно устанавливать взамен изношенных.

Одним словом, спрос на современные шины с цельнометаллическим кордом будет только расти. По оценкам некоторых экспертов, потребность в шинах только в 2010 году вырастет до одного миллиона семисот тысяч штук! ■



Для облегчения посадки шины на диск есть специальная «пушка»