

# Чи виживе український трактор?

Після стрімкого розвитку в радянські часи українська тракторна галузь переживає занепад і найближчим часом може взагалі припинити існування.

ВІКТОР ТРЕТЯК

Починалась історія українського тракторобудування ще в 20-ті роки минулого століття. Одним із перших радянських тракторів був «Запорожець», який випускався з 1923 року на заводі «Червоний Прогрес» (нині дизелебудівний завод) в місті Великий Токмак Запорізької області. Всього було виготовлено до 1927 року близько 800 машин.

Однак для розвитку індустріального сільськогосподарства Радянського Союзу потрібно було «100 тисяч тракторів». У 20-ті роки минулого сторіччя в країні ще не було власного досвіду проектування недорогих масових тракторів і, головне, створення технології їх масового випуску. Тому ліцензії на перші трактори, як і багато інших машин тих років, придбали у США. Проектували Сталінградський і Харківський тракторні заводи за допомогою американських фірм. А конструкцію трактора International 15/30 запозичили в компанії Mc Cormick, яка, до речі, успішно працює і в наші дні. Трактор назвали СХТЗ 15/30.

Потім з'явилися СХТЗ-НАП, ХТЗ-ПГ2, ДТ-54, ХТЗ-7, ДТ-14, ДТ-20, Т-75, Т-74, Т-125, Т-25,

Т-150, Т-150К, Т-155, Т-156, Т-157, Т-08, Т-012, ХТЗ-120, ХТЗ-161, ХТЗ-170, ХТЗ-220 та багато їх модифікацій. Навіть було створено «монстра» на 1000 к. с.

Починаючи з 1950 року одночасно із Харківським тракторним заводом виробляли трактори ХТЗ-7 почав і Харківський завод тракторних самохідних шасі. Це був універсальний садовгородний трактор, розроблений конструкторами ХТЗ (прототипом було німецьке самохідне шасі «Ланц-Бульдог»).

На початку 60-х років Дніпропетровський завод «Виробниче об'єднання Південний машинобудівний завод ім. О. М. Макарова» почав випуск тракторів МТЗ-5ЛС (МС), на додаток до Мінського тракторного заводу. Проте навіть тоді, коли була створена власна південмашівська модель трактора, його випускали й експортували під маркою «Білорусь». Лише наприкінці 70-х трактори отримали товарну марку «ЮМЗ».

Трактор «ЮМЗ» був найкращим у країні. Йому першому присвоєно державний Знак якості серед тракторів, він визнавався найкращою машиною року і мав найвищий мото-



Із «Запорожця» почалася історія українського тракторобудування

ресурс, тому що повністю виготовлявся на оборонних підприємствах.

З діаграми випуску тракторів в Україні видно, що максимальне виробництво припало на початок 70-х років. На міжнародній виставці «Лісгостмаш-73» в Москві харківський трактор Т-150К готові були купувати 52 країни – 1979 року трактор Т-150К успішно пройшов перевірку в міжнародній випробувальній лабораторії Університету штату Небраска.

Українські трактори купували не лише в соціалістичних країнах, а й фермери розвинутих країн – США, Канади, Австралії, Іспанії. Трактор Т-150К наприкінці 70-х продавали за 25 тис. дол. Для порівняння: 1971 року «Москвич-412» виробництва АЗЛК продавався на міжнародному ринку за 1300 дол.

Що ж відбулося з тракторобудуванням України на початку 90-х років минулого сторіччя?



Ліцензії на харківські трактори СХТЗ 15/30, як і багато інших машин тих років, придбали у США



Прототипом ХТЗ-7 був німецький «Ланц Бульдог»



ЮМЗ останніх поколінь

По-перше – докорінно змінився ринок збуту тракторів. За радянської планової економіки виробничі підприємства не реалізовували продукцію. Експорт усіх тракторів здійснювався Всесоюзним об'єднанням Traktoroexport під торговим брендом Belarus, а в державі розподіляло техніку Всесоюзне об'єднання «Сільгосптехніка». Таким чином, заводам доводився річний план, який рівномірно розподілявся по кварталах, місяцях, днях, і це забезпечувало стабільність виробництва. А стабільність виробництва – стабільність постачання складників, стабільність якості, стабільна кадрова політика. Після перевиконання «32 грудня» річного плану всі майданчики на заводах були заставлені продукцією, навкруг території заводів також стояли десятки тракторів, які вивозили споживачам до весняних робіт. Наші керівники виробництва, які бували на закордонних заводах, не розуміли, як може бути, що виробництво не завантажено на максимальну потужність?

По-друге – з'явився потужний міжнародний ринок продукції second hand. І тепер споживач має вибір між новим, але морально застарілим, і більш ергономічним вживаним трактором відповідно до критерію «ціна-якість».

Слід зазначити, що тракторобудівний комплекс України створювався відповідно до вимог масового виробництва, яке характерне для незаповненого ринку. Заводи двигунів, трансмісій, агрегатів оснащувалися агрегатними верстатами, що проектувалися під виготовлення однієї деталі без зміни будь-яких розмірів. Наприклад, колись сучасний двигунобудівний завод ХЗТД мав виготовляти тільки монопродукцію – двигун типу СМД-60. Двигуни цього підприємства використовувалися по всьому Радянському Союзу. А після його розвалу демпінгова політика російського Ярославського моторного заводу (власник ЯМЗ – найбагатший росіянин мільярдер О. В. Деріпаска) та неспроможність модернізації харківських V-подібних двигунів призвели до банкрутства підприємства, втрати галузі двигунобудування в Україні та безробіття висококваліфікованих фахівців.

По-третє – будь яка затримка у відстеженні ринкової ситуації призводить до незворотних наслідків. У 70-ті роки 30 тис. працівників ХТЗ виготовляли 60 тис. тракторів на рік. Тобто одна людина протягом року виготовляла два трактори. Проте були й такі часи, коли працювало 10 тис. людей, а купували тільки 2 тис. тракторів на рік – п'ять людей виготовляло 1 трактор. Продуктивність праці зменшилася в 10 разів. Відповідно, зменшилась і заробітна плата й бажання фахівців працювати за копійки. Отож на сьогодні з комплексу причин ХТЗ не працює.

Аналогічні проблеми й на тракторному виробництві Південного машинобудівного заводу ім. О. М. Макарова.

В Україні з'явилися нові представники тракторної промисловості. Це найбільший виробник тракторів – Київське ТОВ «Укравтозапчастина», яке на Ніжинському заводі сільськогосподарського машинобудування складає з білоруських складників трактори МТЗ-82, Кий-14108 й італійські трактори «Ландіні».

ТОВ «Слобожанська промислова компанія» нині є найбільшим виробником сільськогосподарських тракторів 3–4-го класу серії «Слобожанець» і спеціальних машин на їх базі. На трактори встановлюють двигуни ММЗ (Мінський моторний завод) або ЯМЗ (Ярославський моторний завод). Трактори «Слобожанець» легко агрегуються з будь-яким начинним обладнанням сільськогосподарського, лісо-технічного, дорожньо-будівельного й іншого призначення. Підприємство виробляє та постачає трактори як у стандартному виконанні, так і з урахуванням побажань замовника – з додатковим обладнанням і оснащенням, що дозволяє комфортно використовувати їх в різних кліматичних умовах із максимальним комфортом для тракториста, продуктивністю й економічністю.

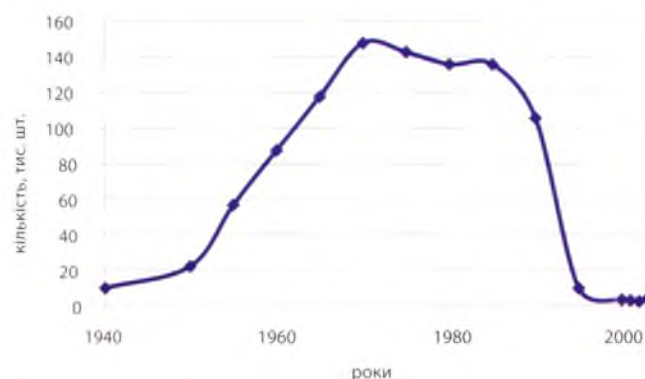
Однак відродити тракторний машинобудівний комплекс України – надзвичайно складне завдання. Провідні світові бренди з виробництва тракторів уже розмістили свої виробництва в інших пострадянських кра-

їнах, які мають великий обсяг ринку збуту тракторів, зокрема й в Україні. Реанімація виробництва шляхом складання провідних імпортованих моделей із поступовою локалізацією виготовлення складників поки що не має позитивних прикладів – років 15 тому на «Південмаші» була спроба організувати виробництво відомих тракторів Case Magnum. Однак склали лише 100 машинокомплектів, які було реалізовано в лізинг. А ось Казахстан закуповує такі трактори безпосередньо у фірми Case, яка забезпечує сервіс і запасні частини.

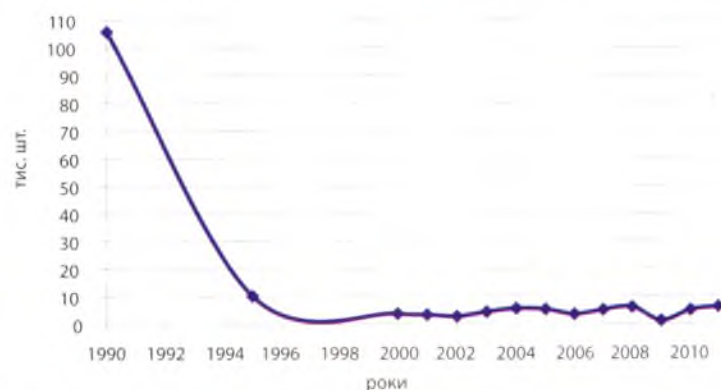
В період формування тракторобудівної галузі України разом із ХТЗ було створено науково-дослідний Інститут механізації та електрифікації сільського господарства (нині ННШ «ІМЕСГ»), навчальний Харківський інститут механізації та електрифікації сільського господарства (ХНТУСХ ім. П. Василенка), кафедру тракторобудування при Харківському політехнічному університеті, діяльність яких була тісно пов'язана між собою. Це був свого роду технопарк. На жаль, приватні підприємства не можуть фінансувати прикладні наукові розробки. Вони готові впроваджувати бездоганні розробки, які адаптовано під технології виробництва. Утримувати власні науково-дослідні підрозділи бракує коштів. Навчальні університети також не мають серйозної конструкторсько-технологічної школи, бо весь досвід – від студента до доцента – накопичується в межах однієї кафедри. Отже, створився розрив між науковою розробкою та її доведенням до впровадження у виробництво.

У теперішніх умовах, коли у великих підприємств є «ефективні закордонні власники», для створення такого симбіозу потрібно переробити законодавчу базу для підтримки учасників технопарків, які користуються правами вільних економічних зон. Це дасть змогу забезпечити залучення закордонних інвесторів із країни, які розвиваються. Що підтверджується позитивним досвідом проекту «АвтоЗАЗ-ДЕУ».

volodymyr.ogiychuk@agpmedia.com.ua



Виробництво тракторів в Україні в радянський період



Виробництво тракторів в Україні в період незалежності