

## «Россель не просто поддерживал идею, он торопил»

Бывший гендиректор УВЗ Николай Малых о сельхозпрограмме завода, на которую многие возлагали надежды

Галина СОКОЛОВА

Нижнетагильский Уралвагонзавод имеет мировую известность благодаря созданию танков и железнодорожного подвижного состава. Это его магистральные профили. Но была страница в истории предприятия, накрепко связанная машиностроителями с земледельцами. В середине нулевых Уралвагонзавод был активным участником приоритетного национального проекта «Развитие агропромышленного комплекса». О поддержке сельхозпредприятий и судьбе уральского трактора мы беседуем с Николаем Малых, генеральным директором УВЗ с 1997 по 2009 год.

### Как всё начиналось

— Николай Александрович, расскажите историю создания сельскохозяйственного холдинга Уралвагонзавода.

— В 1997 году я стал генеральным директором завода. Время было трудное — ежемесячные долги по зарплате, бартерные схемы оплаты. В это время трактор и ещё три хозяйства, там поголовье составляло 3,5 тысячи свиней. Я сначала распорядился — под нож. А ночью не мог уснуть, жалко хрюшек. Съездил на раз, а что потом? Отрабатывали схему натуральной оплаты с курганскими сельхозпредприятиями. Они нам зерно поставляли на корм скоту, мы им — дизтопливо. Каждому работнику в счёт заработной платы стали выдавать мясо и продукты, произведённые наши-



Николай Малых отмечает, что сейчас на УВЗ вновь трудные времена, поэтому руководство предприятия могло бы подумать о возрождении проекта «Уральский трактор»

ми партнёрами. Связи крепки, и в 2002 году мы пошли на создание холдинга, где 51 процент акций принадлежал заводу. В холдинг «Уралвагон-агро» вошли УВЗ со своим свинопольным комплексом, четыре крупных сельхозпредприятия Курганской области и ещё три хозяйства, расположенных в Горноуральском городском округе — неподалёку от Нижнего Тагила. Всего он объединил 2,5 тысячи человек.

— Вы родились в деревне Бобылёво под Кировом. Может, это вдруг проявились крестьянские гены?

— Нет, землю я не знаю, работать на ней не умею. Зато умею прислушиваться к мнению людей, которые в земледелии смыслят. Со всеми руководителями хозяйств у меня сложились хорошие отношения. Завод их поддерживал, хотя сохранял финансовую строгость, не позволял деньгам попусту «закапывать». Была хорошая, жизнеспособная схема частно-государственного парт-

нёрства, при которой выигрывал и завод, и сельчане. Нас поддерживали главы регионов — Эдуард Россель у нас и Олег Богомолов в Кургане. Именно наши сёла — Петропавловское, Новопашино, Никола-Павловское — получили газ, хорошие дороги. Хозяйства воспряли, технику закупили, у людей поднялась зарплата.

— Где реализовывалась сельхозпродукция?

— Поставки по прямым договорам шли на завод. Снабжились два пищевых комбината УВЗ, 46 его столовых, а также заводские детсады и оздоровительные лагеря. Всё, что производилось сверх договорных объёмов, хозяйства реализовывали на рынке.

### «Уральский трактор»

— А как родился проект «Уральский трактор»?

— В начале двухтысячных госбюджетом был неболь-

### КСТАТИ

В 2009 году новый генеральный директор Уралвагонзавода Олег Сиенко принял решение сократить направление по выпуску тракторов и другой спецтехники, закрыть конструкторское бюро и прекратить выпуск коммунальных машин, экскаваторов и тракторов. Его решение жёстко осудил губернатор Свердловской области Эдуард Россель. Антикризисная комиссия во главе с Эдуардом Росселем рассмотрела ситуацию на предприятии на тот момент — 10 тысяч работников из 32 находились в вынужденных отпусках, к концу года планировалось сократить ещё 6 тысяч человек. «Хорошо. Не нужен трактор — нет вопросов, давайте всё закупать за границей. С радостью к нам на рынок рвутся Белоруссия, Германия, американцы. Китайцы мечтают его освоить. Но нам президент и премьер ставят задачу развивать внутренний рынок, а как его развить без такого производства? — цитировали СМИ слова Эдуарда Росселя. — Надо самим создавать новые товары, навязывать их рынку и вытеснять других».

шим, мы искали, как загрузить заводские мощности, чтобы не простаивало оборудование, не уходило квалифицированные кадры.

Сначала стали осваивать производство дорожной техники — экскаваторы, погрузчики. Но спрос на неё был невелик. Изучив материалы Минпромнауки, выяснили, что в стране востребован трактор второго тягового класса. Потребность составляла примерно 50 тысяч машин в год. Но как взяться за новую тему? Ведь мы понимали — в тракторостроении мы «нулевые».

— И всё же рискнули?

— Это был продуманный риск. Мы создали конструкторское бюро. Изучили все существующие на тот момент модели. Выяснили, что по всем основным параметрам подходит трактор лицевой конструкции завода. Он был разработан в перестроечные годы и в серию не пошёл. На его основе мы и создали РТ-М 160. — Этот проект, помнит-

ся, активно поддерживался руководством области.

— Губернатор Эдуард Россель не просто поддержал идею, он всё торопил. Мол, когда трактор покажете? Как человек государственный он понимал, что трактор перспективен не только для нашего завода. В кооперацию включались предприятия, выпускающие навесное и прицепное оборудование, сервисные службы. Трактор способен дать импульс развитию целой отрасли.

— Когда же УВЗ выпустил первый свой трактор?

— В 2003 году. Дело оказалось непростым. На создание машины были задействованы лучшие наши кадры. Сначала процессом руководил главный инженер предприятия Владимир Андронов, затем Юрий Любимов. Старались сделать трактор многофункциональным, чтобы сельчане использовали его как на пашне, так и на транспортных операциях. Полевые испытания провели в хозяйствах нашего холдинга.

Потом работали над устранением замечаний, которые получили от селян. 28 декабря 2004 года Сертификационный центр автотракторной техники в Челябинске выдал разрешение на серийное производство. Мы стали выпускать небольшие серии, которые уходили в Удмуртию, Татарстан, Краснодарский край...

### Проект посчитали лишним

— Конверсионные программы — не новшество. Многие заводы, работавшие на оборону, пытались освоить мирную продукцию. Как правило, это была нехитрая бытовая утварь. А вы замахнулись на выпуск серьёзной техники. Почему?

— На УВЗ прекрасные инженеры и рабочие высочайшей квалификации. Появилась новая возможность использовать их потенциал. Ещё одно направление в работе давало уверенность заводу в завтрашнем дне, расширение возможностей для манёвра.

— Но вскоре проект был свёрнут.

— Да, после моей отставки, в 2009 году, всё, о чём мы с вами сегодня говорили, посчитали лишним для предприятия — и помощь селу, и выпуск трактора, и садки в лагерях. Холдинг «Уралвагон-агро» обанкротили, тракторную тематику закрыли. Но я по-прежнему уверен, что уральскому трактору просто не хватило времени, чтобы завоевать рынок и стать ещё одной точкой роста машиностроительной отрасли на Среднем Урале.

### ЦИФРА

# 8000

тракторов РТ-М 160 и их модификаций были изготовлены за период действия программы

### МНЕНИЯ

Николай СЕКЕРИН, председатель совета группы компаний «УралиЖСервис-Плюс»:

— Наша компания стала главным дилером РТ-М 160, мы довели до конечного потребителя каждый третий из выпущенных на УВЗ тракторов. Они были востребованы в хозяйствах нашей республики, а также в Татарстане, Краснодарском крае, Мурманске. До сих пор машины на ходу, поступают заявки на их покупку. Участились они после сворачивания производства в Харькове. Мы бы с радостью помогли, но освоить выпуск трактора — дело трудное, наши предприятия сумели лишь наладить производство запчастей для РТ-М 160.

Олег ИВАНОВ, глава Башкарской территориальной администрации, директор СП «Виктория» с 2007 по 2010 год в Новопашино:

— Для нашего сельхозпредприятия годы участия в холдинге «Уралвагон-агро» были самыми успешными. Мы провели капремонт трёх животноводческих дворов, заменили там оборудование, в частности, молокоохладительную технику. Благодаря помощи завода и правительства Свердловской области значительно пополнили машинный парк: приобрели два комбайна, два трактора и два посевных комплекса. Приходили к нам на испытания и три трактора РТ-М 160. Машины были, конечно, «сырые», но мы относились к этому с пониманием. Это были трактора из первых двадцати образцов.

— Вся наша продукция уходила по договорам на Уралвагонзавод. Молоко мы сдавали на Невьянский молокозавод. На полях, кроме зерновых и кормовых культур, выращивали картофель, морковь, капусту. В ходе процедуры банкротства техника была продана, люди уволены. Сейчас все предприятия, работавшие в холдинге, имеют других владельцев. Одни живут похуже, другие получше, но таких темпов развития, как в Уралвагон-агро, нет ни у кого.

Сергей ПИЛЬЩИКОВ, главный инженер ГУП Свердловской области «Совхоз Шумихинский»:

— У нас в хозяйстве работает трактор, выпущенный на УВЗ в первой сотне. Мы его когда-то приобрели по рекомендации областного минсельхоза.

Поначалу мы пробовали использовать его на полевых работах, но он оказался для этого слабоватым. При бороновании полей, когда трактору приходилось тянуть за собой бороны в сечле, передний кардан дважды ломался — каждый раз приходилось заказывать на заводе новый.

В то же время это трактор маневровый, скоростной, он хорошо зарекомендовал себя на транспортных работах. Используем его при перевозке силосных трав с поля до ямы, доставке грузов на ферму. Он не простаивает.

Ранее у нас было два трактора РТ-М. Вторым нас премировали за хорошие показатели. Но позднее одну из этих машин мы продали — всё-таки основная нагрузка в полевых работах приходится на более мощные трактора.

## Возобновит ли Уралвагонзавод выпуск тракторов?

Галина СОКОЛОВА

Государственная политика импортозамещения подвигла многие российские предприятия на расширение производственного «кругозора», но с нуля начинать выпуск наукоемкой продукции невероятно трудно. В этих условиях не грех вспомнить проекты, которые могли бы стать базой для развития сразу нескольких отраслей экономики. Один из таких магистральных проектов Свердловской области — «Уральский трактор». В современных условиях он вновь вызывает интерес у машиностроителей и сельхозпроизводителей региона. Проект «Уральский трактор» жил совсем немного — семь лет. За это время нижнетагильским машиностроителям удалось пройти путь от первых неуклюжих образцов до малых серий безотказных полевых тракторов.

### Искали, чем загрузить производство

Изучая в 2003 году отчётные документы министерства промышленности, науки и технологий, нижнетагильские машиностроители заинтересовались фактом дефицита на российском рынке тракторов второго класса тяговой мощности. На Уралвагонзаводе в это время велись поиски дополнительной загрузки производства. Было решено освоить выпуск перспективной продукции. Чтобы не изобретать тракторный «велосипед», сотрудники вновь созданного конструкторского бюро обратились к опыту лицецкого колледжа Александра Дурманова. Выстраданная им, но так и не получившая широкого применения машина ЛТЗ-155 стала прототипом для создания российского трактора — модернизированного РТ-М 160.



Последним ярким «дефилом» уральского трактора можно считать его «выступление» на выставке «Золотая нива-2011» в Краснодарском крае

В сборочном цехе организовали участок по производству тракторов. Первые образцы с заводскими номерами были направлены на полевые испытания в хозяйствах Свердловской области. На каждый заводился журнал, в котором отмечались все выполняемые машиной сельхозработы и замечания персонала. После возвращения техники эти замечания становились руководством к действию — трактора доводили до ума. Значимым событием стала проверка нижнетагильских образцов в ФГУ «Поволжская машиностроительная станция». В заключении, выданном специалистами станции, говорилось, что по материалам испытаний заводу рекомендовано повысить надёжность трактора. В 2005 году трактор был включён в государственный реестр.

— Конечно, нам было тяжело тягаться с иностранными производителями. Первые трактора мы только учились делать — это непро-

стое изделие. Были и конструкторские, и инженерные ошибки. Но последние трактора мы делали очень приличные, исключили все дефекты. Я считаю, что сельчанам наш трактор просто необходим. Есть же документы, грамоты с выставок, медали, — уверен Юрий Любимов, работавший главным инженером Уралвагонзавода до 2009 года.

### Путь к покупателю

В итоге Уралвагонзавод запустил малые серии нового изделия. Универсально-пропаханой РТ-М 160 предназначалась для работ общего назначения, а также для возделывания и уборки овощей, картофеля и высокостебельных пропашных культур. Широкозахватные комбинированные агрегаты навешивались сзади и спереди. На тракторе могли размещаться также ёмкости для семян, удобрений и гербицидов.

Но и после внесённых усовершенствований путь трактора к покупателю оставался тернистым. Машины, счёт которых шёл на десятки, не могли конкурировать по цене с тракторами, стоящими на потоке. В этой ситуации тагильские машиностроители получили весомую государственную поддержку. В 2006 году 30 машин было приобретено на бюджетные средства Свердловской области. Шесть тракторов выступили в роли призов для сельских хозяйств — победителей в региональном смотроконкурсе.

В этом же году в Ижевске проходила выставка сельхозтехники, на которой побывал Владимир Путин. Экспозиции президент осматривал в течение часа. При этом на 40 минут задержался возле стенда Уралвагонзавода. После беседы Владимира Путина с гендиректором предприятия Николаем Малых власти Удмуртии начали

### КОММЕНТАРИЙ

«Областная газета» направила запрос заместителю генерального директора Уралвагонзавода Алексею Жаричу, и получила ответ от имени пресс-службы: «Возрождение сельхозпрограммы на Уралвагонзаводе способствовало бы развитию самого предприятия и удовлетворило бы запросы сельхозпроизводителей России. Спрос на тракторы есть, — пояснили «ОГ» в ответ на запрос. — Тем более серийное производство трактора РТ-М 160 было доведено до должного уровня качества как по линии Конструкторского бюро, так и производства. Например, внедрена гидромеханическая коробка передач, устранены замечания и отказы по главной передаче ПВМ и пневмосистеме. Этому способствовало сотрудничество с машиноиспытательными станциями и высшими сельскохозяйственными

учебными заведениями в Саратове и Челябинске.

В основном тракторы реализовывались в сельхозпредприятия Свердловской, Кировской и Воронежской областей, в Республику Удмуртия, в Краснодарский и Ставропольский края. Наиболее крупные поставки шли через дилерскую сеть: ОАО «Уралвагонснабкомплект» (г. Арамил), ООО «УралиЖСервис» (г. Ижевск), ООО «ТКФ «Дана» (Краснодарский край).

В настоящее время тагильская техника, реализованная через дилера ОАО «Уралвагонснабкомплект» (город Арамил), эксплуатируется на свердловских полях. Партирские связи с сельхозпроизводителями Уралвагонзавод поддерживает консультационно. Также реализовано запанских частей к тракторам на сумму более 7,5 миллиона рублей».

### РОДИНА ГУСЕНИЦ

Россия стала родиной трактора на гусеничном ходу. Его изобрёл и построил механик-самоучка Фёдор Блинов.

В 1879 году он получил патент на «вагон особого устройства с бесконечными рельсами для перевозки грузов по шоссейным и просёлочным дорогам». Во время советской коллективизации выпуск тракторов в нашем государстве составлял уже 40 процентов от мирового производства. А в послевоенные годы в СССР были построены шесть тракторостроительных гигантов.

После распада Союза тракторный парк в отечественном сельском хозяйстве стал постепенно ветшать. Обновлять технику в последние десятилетия, сельхозпредприятия и фермеры, как правило, приобретают машины на гусеничном ходу российского производства, а вот колёсные трактора покупают за границей. Большинство современных колёсников привезены из Минска, Харькова и Синтая.

оказывать всяческую поддержку нижнетагильскому трактору.

### Планы переизобрел кризис

На Уралвагонзаводе были планы по дальнейшему усовершенствованию трактора, но их перечеркнул кризис. Более мощный РТ-М 160 специалисты «ЧТЗ Уралтрак», но внедрение предполагало значительные инвестиции, которых у производителей не нашлось. Тагильчане также пытались расширить спектр применения техники. Были пред-

ставлены образцы трактора для пожаротушения, но значительных заказов не поступило и на них. После 2009 года проект «Уральский трактор» лишился поддержки как на заводе, так и на государственном уровне.

Программа была не просто свёрнута, началась волна её дискредитации. «Недоделанный», «Зарубежный пахарь надёжнее», «Агробизнес по протекции» — такие заголовки про РТ-М 160 появились тогда в СМИ. Но это мнение людей, в кабине трактора никогда не сидевших. Те, кто имел дело с тагильской техникой, думают по-другому.



Трактора, собранные на УВЗ, до сих пор успешно работают на полях Свердловской области