

Подвиг на Каме

В 1960-х годах экономика СССР нуждалась в увеличении парка грузовых автомобилей, особенно современного типа с грузоподъёмностью от 8 до 20 тонн с более экономичным дизельным двигателем. Существовавшие автомобильные заводы эту потребность восполнить не могли.

В августе 1969 года ЦК КПСС и Совет министров СССР приняли ряд документов, в том числе Постановление № 674 от 14 августа 1969 «О строительстве комплекса автомобильных заводов в Набережных Челнах Татарской АССР». Заводы должны были специализироваться на производстве только большегрузных автомобилей. Строительству заводов в данном месте способствовало месторасположение города — в центре страны, наличие судоходных рек Камы и Волги, близость железной дороги — позволяли обеспечить будущий автогигант строительными материалами, сырьём, оборудованием и комплектующими. По первоначальному проекту, он должен был производить 150 тыс. большегрузных автомобилей и 250 тыс. двигателей в год.

Уже 13 декабря 1969 года экскаваторщик Михаил Носков вынул первый ковш земли на промышленной площадке будущего автогиганта на Каме. Строительно-монтажные работы начаты с февраля 1970 года, и уже к концу года были уложены первые кубометры бетона в фундамент первенца КамАЗа — Ремонтно-инструментального завода, а также корпуса серого и ковкого чугуна Литейного завода. Первая очередь предприятия была сдана в эксплуатацию 29 декабря 1976 года.

При этом перед возведением заводов был снят верхний плодородный слой почвы (строительная площадка КамАЗа ранее представляла собой 130 тысяч гектаров сельскохозяйственных полей), в дальнейшем собранный чернозём вывозился на поля агропромышленной зоны, овощные плантации и оранжереи, а также на дачные участки садоводческих товариществ.

Темпы строительства комплекса заводов возрастали. В начале 70-х КамАЗ был объявлен ударной комсомольской стройкой. За 1970—1981 годы было освоено капитальных вложений на сумму 4,2 млрд руб. (в том числе на строительно-монтажные работы — 1,8 млрд руб) и введено основных производственных фондов на сумму 3,9 млрд руб.^[6] (что равно их стоимости на ЗИЛе, ГАЗе, ВАЗе, вместе взятых). В ноябре 1973 года введён в строй первый энергоблок ТЭЦ КАМАЗа.

Общая развёрнутая площадь зданий и сооружений комплекса составила 3343 тыс. м² (на 1 января 1991 года достроено до 3826 тыс. м² или 81 % от проекта).

На заводах комплекса было установлено более 30 тыс. единиц самого современного технологического оборудования, в том числе производственных 20 тыс.

единиц стоимостью свыше 2 млрд руб., из них половина была поставлена по импорту. Свыше 81 % составило оборудование, работающее по автоматическому и полуавтоматическому циклу, в том числе около 700 автоматических, поточно-механизированных и комплексно-механизированных линий. В оснащении КамАЗа приняли участие более 700 иностранных фирм из 19 стран Европы (СЭВ и Западной Европы), США, Канады, и Японии, 2000 заводов из 500 городов Советского Союза.

Технический проект КамАЗа был разработан институтом «Гипроавтопром» и проектным управлением КамАЗа совместно с ведущими предприятиями и организациями СССР: институтом «Промстройпроект» Госстроя СССР и «Гипродвигателем» (Ярославль).

Также к проектированию производств были привлечены иностранные фирмы: «Свинделл — Дресслер» (Питтсбург, США) — технологические и специальные части литейного завода, «Рено» (Франция) — проект завода двигателей, «Либхерр» (Штутгарт, ФРГ) — производство коробок переключения передач.

Конструкция первого поколения автомобилей и двигателей КамАЗ-5320 построена на основе перспективного семейства автомобилей ЗИЛ-170 (6×4) и ЗИЛ-175 (4×2) разработки Московского автомобильного завода имени И. А. Лихачёва и Ярославского моторного завода 1967—1969 годов. Грузовики оборудуются двумя типами коробок передач, одни трансмиссии имеют пять ступеней переключения, а другие — десять. Эти модели называются 14 и 15. Десятиступенчатыми коробками оснащаются автомобили, относящиеся к категории автопоездов.

В 1974 году в экспериментальном цеху был собран первый двигатель. Через год по временной технологии начали сборку силовых агрегатов.

Первый автомобиль КамАЗ сошёл с главного сборочного конвейера 16 февраля 1976 года — бортовой КамАЗ-5320. Этот автомобиль сохранился, он был передан потребителям, долгое время работал в БАСССР, позже был выкуплен музеем завода и восстановлен, оставлен в качестве музейного экспоната.

29 декабря министр автомобильной промышленности СССР В. Н. Поляков утвердил акт о вводе в эксплуатацию первой очереди Камского комплекса заводов по производству большегрузов, ранее подписанный государственной комиссией. Утверждённый на год план (15 000 автомобилей) был выполнен досрочно - в октябре 1977 года (к 60-летию Великой Октябрьской революции), и перевыполнен за год почти на половину (22 000).

Уже в июне 1979 года с главного конвейера сходит 100 000-й грузовик. Рост производства на КамАЗе бьёт мировые рекорды и беспрецедентен для СССР.

В феврале 1981 года были сданы в эксплуатацию мощности второй очереди КамАЗа.

На десятом году производства (в 1987 году) была создана линия по производству малолитражных автомобилей «Ока». Первый автомобиль (ВАЗ-1111 «Ока») был выпущен уже 21 декабря (в 1994 году будет запущен целый Завод по производству малолитражных автомобилей).

В 1988 году было проведено финансово-экономическое исследование деятельности предприятия. По подсчётам специалистов, с начала выпуска автомобилей «КамАЗ» Советский Союз получил только от их эксплуатации около 8 млрд руб. транспортной прибыли. Это означает, что за первые десять лет работы КамАЗ полностью оправдал все капиталовложения, связанные с его строительством^[11]. Составляя треть грузового автопарка страны, КамАЗы перевозили до двух третей всех грузов, перевозимых автотранспортом.

18 октября 1988 года с конвейера «КАМаза» сошёл 1 000 000-й грузовик модели КамАЗ-5320.