



ФГУП "Усть-Катавский
вагоностроительный
завод имени С.М. Кирова"





В 2008 году исполняется 250 лет со дня основания предприятия. Два с половиной века большой срок. От обычной пристани, пильной мельницы и молотовой фабрики к современному машиностроительному предприятию таков путь нашего завода.

Основатели завода предприимчивые и талантливые симбирские купцы братья Пвердышевы и И.С. Мясников вряд ли предполагали, что железоделательное производство через два века превратится в производство ракетных двигателей и трамвайных вагонов.

История завода на протяжении двух с половиной столетий тесно переплеталась с историей города, отражая наиболее важные этапы его развития. Ведь не зря же завод и по сей день является градообразующим предприятием. Знаковым событием стала продажа завода его владельцем князем К.Э. Белосельским Белозерским иностранной компании. Именно бельгийские хозяева перепрофилировали завод в вагоностроительный, заложив основы и традиции в производстве вагонов и трамваев.

Можно сказать с начала XX века трамвай стал визитной карточкой завода. За все это время было произведено более двадцати тысяч трамвайных вагонов различных модификаций, которые эксплуатировались в 92-х городах бывшего Советского Союза.

И сегодня мы с гордостью говорим: «Усть-Катав - Родина российского трамвая!»

Есть чем гордиться и нашему спец.производству. Наши двигательные установки успешно работают во многих космических кораблях, начиная с первых «Восток», «Восход» и до сегодняшних «Союз» и «Прогресс». В трудные и сложные 90-ые годы нам удалось сохранить технический, интеллектуальный, и самое главное кадровый потенциал. Освоение новых моделей трамвайного вагона, новых изделий спец.техники, оборудования и аппаратуры для нефтегазового комплекса позволило коллективу завода не только выжить, но и с начала XXV века динамично наращивать объемы производства и реализации продукции.

Усть - Катавский вагоностроитель - это звучит гордо!

Л.В. Абрамов

Генеральный директор ФГУП «Усть-Катавский вагоностроительный завод им. С.М. Кирова»

Федеральное государственное унитарное предприятие «Усть-Катавский вагоностроительный завод имени С.М. Кирова» основан в 1758 году как железоделательный.

Основателями целой империи железоделательных заводов на Южном Урале были симбирские купцы братья Твердышевы и Мясников.

Симбирские купцы Иван Борисович Твердышев с братьями Яковом и Петром и Иван Семенович Мясников за сравнительно короткое время с 1744 по 1765 годы основали на Южном Урале 5 медеплавильных и 5 железоделательных заводов.

10 декабря 1898 года Царь Николай II по предложению Кабинета Министров разрешил князю К.Э. Белосельскому Белозерскому продать Усть-Катавский железоделательный завод Бельгийскому акционерному обществу под названием «Южноуральское анонимное металлургическое общество».

Общество получало права на производство пассажирских и товарных вагонов, а также казенный заказ на 2000 единиц подвижного состава.

При проектировании вагоностроительного завода в Усть-Катаве бельгийские архитекторы и инженеры использовали новейшие достижения западноевропейской техники и организации производства.



Историческая Справка



Все основные цехи были выстроены по поточному принципу, старательно исключались какие-либо встречные перемещения сырья и материалов. Электроэнергия стала основой для механизации труда. Проектная мощность завода составляла 2000 большегрузных вагонов в год. Первоначально предполагалось, что Усть-Катавский завод будет обслуживать Великую Транссибирскую магистраль. В основном это осуществилось, хотя география продаж усть-катавских вагонов охватывала и ряд западных районов Российской империи.



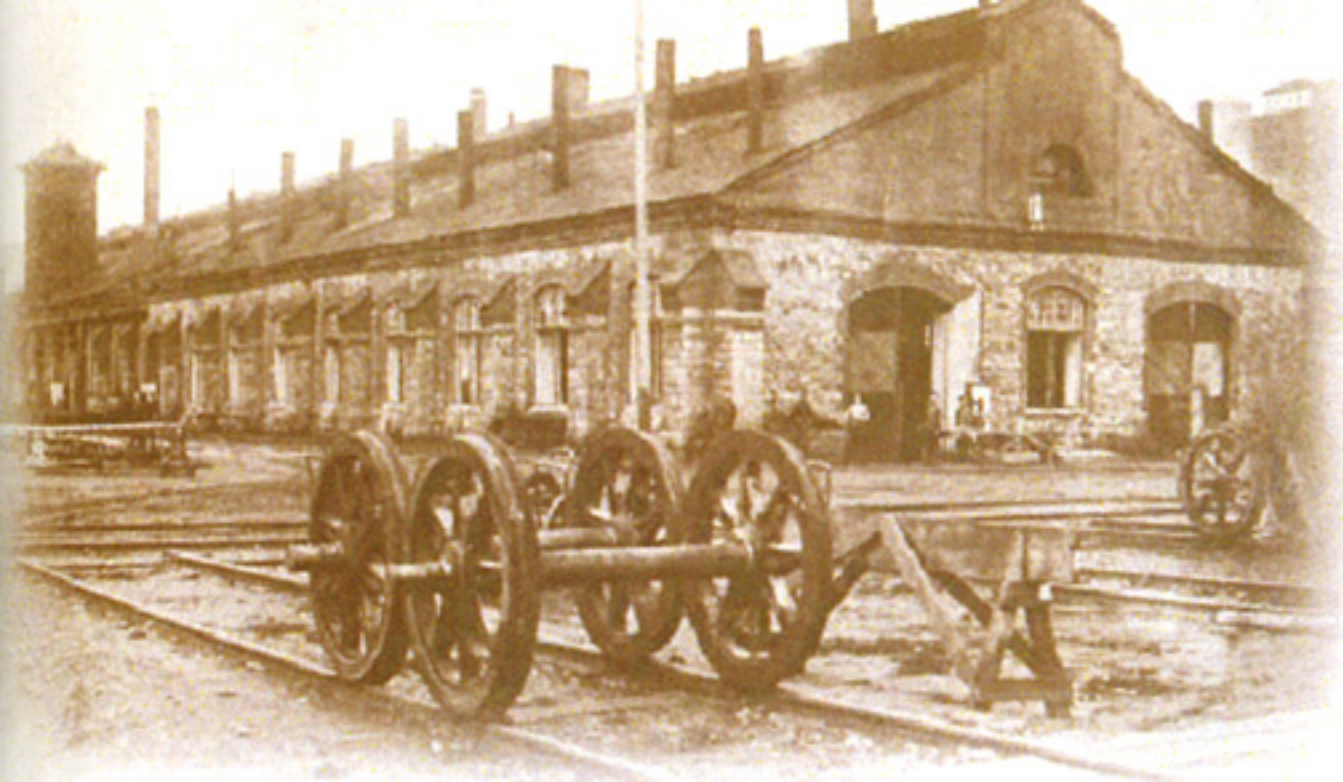
В Усть-Катаве в первый заводской производственный год (с 1 июня 1899 по 31 мая 1900 г.) было собрано 400 большегрузных вагонов. В следующем году их было 450 штук, на третий год 800. Однако после выпуска 2 000 единиц других правительственных заказов на большегрузные вагоны не последовало: новшество показалось слишком радикальным, к тому же товарные станции царской России оказались малопригодными к столь современной технике.

Спустя четверть века большегрузные четырехосные вагоны американского типа будут признаны основой реконструкции железнодорожного транспорта СССР. С 1903 г. в Усть-Катаве началось производство стандартных двухосных «русских» крытых вагонов и платформ. Что же касается большегрузных вагонов, то их выпуск в Усть-Катаве был возобновлен после окончания русско-японской войны.

Для Сибирской и Екатерининской (Донецкой) железных дорог завод изготовил несколько партий четырехосных цельнометаллических гондол грузоподъемностью до 37,5 т, предназначавшихся для перевозок угля и руды. В числе прочих видов продукции Усть-Катавского завода значились четырехосные пассажирские вагоны третьего класса на тележках Пульмана, двухосные пассажирские вагоны четвертого класса, изотермические двухосные вагоны («ледники»), трехосные багажные вагоны словом, все, что имело спрос.

Если в 1907-1908 гг. имелись проблемы с заказами и приходилось заниматься ремонтом подвижного состава, то начиная с 1909 г. Усть-Катавский завод был хорошо загружен. Все вагоны предварительно принимались на заводе и окончательно после обкатки в пробных пробегах до Уфы или Златоуста. Усть-Катавский завод в 1914-1916 г.г. действовал вполне успешно: ежемесячно производилось 150-200 условных вагонов. Общий выпуск первого военного 1914/15 года составил 2767 вагонов. Неплохо завод работал и в 1915/16 г.: 2415 вагонов. Дальше начался спад производства: в 1916/17 г. было построено всего 1 139 вагонов.

Историческая Справка



Платформы на тележках типа «Даймонд» имели грузоподъемность 8,2 т. Вагонетка для муть (емкостей с жидким металлом) строилась на Усть-Катавском заводе в 1932 - 1937 гг. по чертежам института «Стальпроект». Она могла перевозить по внутризаводским путям до 20 т металла.

Первый трамвайный вагон открытого типа для города Тифлиса был изготовлен в 1901 году. Электрооборудование вагона поставлено немецкой фирмой «Сименс». Поставлялись такие трамваи лишь в южные города Екатеринодар и Тифлис.

С тех пор с перерывами на две войны на Усть-Катавском заводе выпускают трамвайные вагоны. Предложение выпускать на Усть-Катавском заводе трамваи прозвучало в 1926 г. Конструкцию довоенных двухосных трамваев типа «Х» (моторный) и «М» (прицепной) разработали специалисты Мытищинского завода.

В числе прочих интересных проектов, осуществленных на Усть-Катавском заводе, можно также назвать четырехосный вагон-салон (в 1934 г. изготовлен один образец), однопутный снегоочиститель системы «Биерка» (в 1937 - 1938 гг. сделано 7 шт.), 80-тонный думпкар (в 1938 г. 2 шт.).

К осени 1941 г. конструкторский отдел успел разработать модернизированные варианты моторного и прицепного трамвайных вагонов, грузовую трамвайную платформу в двух вариантах. Завод восстанавливался и продолжал выпуск железнодорожных вагонов и платформ. В тридцатые годы прошлого века началось производство трамвайных вагонов по конструкторской документации Мытищинского машиностроительного завода. До войны ежегодно выпускалось по 150 вагонов.

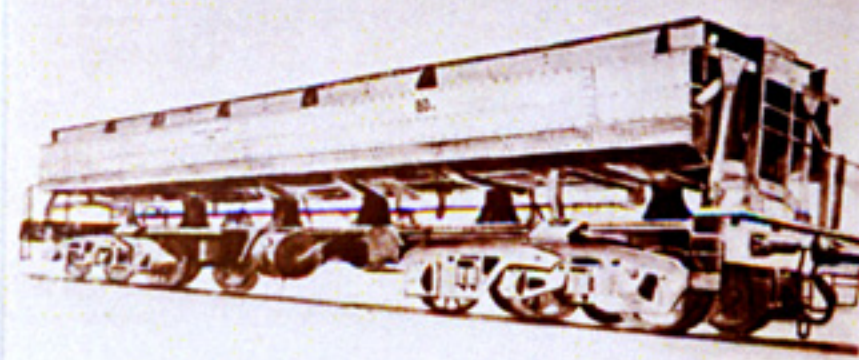
С началом Великой Отечественной войны завод перешел на выпуск продукции для нужд фронта. В Усть-Катав были эвакуированы Брянский завод «Арсенал», Мытищинский машиностроительный завод и часть Сталинградского завода «Баррикады».

Уже осенью 1941 г., продолжая выпуск авиабомб, объединенный завод должен был вновь начать производство платформ для зенитных орудий, которые до эвакуации собирали в Брянске. Кроме того, вскоре поступило задание освоить выпуск минометов и реактивных снарядов для «катюш».

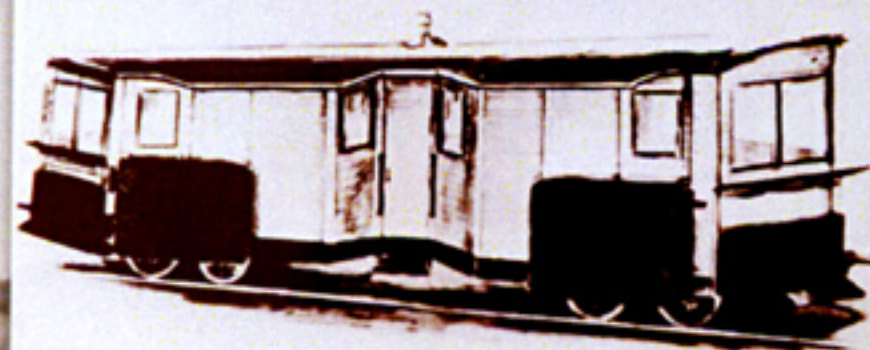


Трехосный пассажирский вагон

Пневматический вагон Думкар
построено два вагона в 1938 г.



Однопутный снегоочиститель
системы Биерка 1937-1938 г.



Артиллерийская установка (Катюша)



МОДЕЛИ ТРАМВАЙНЫХ ВАГОНОВ



Платформа и
двухосный пассажирский
вагон четвертого класса

Открытый трамвай вагон
1909 г.



Открытый трамвайный
вагон Эранкон 1901 г.

Двухосный трамвайный
вагон типа X (моторный)
1937 г.



Трамвайный поезд
модели КТМ-1 + КТП-1
1948 - 1960 г.

Трамвайный поезд
модели КТМ-2 + КТП-2
1960 - 1969 г.



Трамвайный вагон
модели КТМ-5
1964 г.

Трамвайный вагон
модели 71-606
1976 г.



МОДЕЛИ ТРАМВАЙНЫХ ВАГОНОВ



Трамвайный вагон
модели 71-605
1969 - 1992 г.



Трамвайный вагон
модели 71-608K
1992 - 1995 г.



Трамвайный вагон
модели 71-608KM
1995 - 2007 г.



Трамвайный вагон
модели 71-611
для скоростных линий
с двухсторонним
расположением дверей
1993 г.



Трамвайный вагон
модели 71-616
1996 г.



Трамвайный вагон
модели 71-619
1998 г.



Трамвайный вагон
модели 71-630
2006 г.



После войны завод вновь приступил к выпуску гражданской продукции. С 1948 года освоено производство трамваев модели КТМ-1 и КТП-1 разработки Мытищинского завода.

К космическим программам СССР Усть-Катавский завод впервые был привлечен в 1961 г. в рамках проекта «Зонд» (изучение лунной поверхности). В 1964 г. был получен заказ на изготовление двигательных установок для пилотируемого корабля «Союз». Первый запуск «Союза-4» с усть-катавским двигателем состоялся 14 января 1969 г. с космонавтом В. А. Шаталовым на борту.

При освоении сверхсложной ракетной техники учиться приходилось всем и инженерам, и рабочим. Сварщиков, например, направили на один из московских заводов. Требования к ракетной технике высочайшие, шов проверяли и под рентгеновскими лучами, и большим давлением.

Но главным гражданским производством были, конечно, трамваи.

5 марта 1960 года вышло распоряжение Челябинского совнархоза о создании на заводе специального конструкторского бюро трамваестроения.

Начался выпуск вагонов модели КТМ-2 и КТП-2 уже собственной разработки. Ранее выпускаемые двухосные трамвайные вагоны морально устарели и в 1969 году было освоено производство новых вагонов модели 71-605.

Эта модель стала самой массовой моделью трамваев в мире. Всего за более чем 20 лет было выпущено свыше 14 тысяч таких вагонов. Однако даже такая надежная в эксплуатации модель трамваев не могла устроить всех потребителей. И заводские конструкторы разрабатывают новые более перспективные трамвайные вагоны. В их числе вагон для скоростных линий 71-611, вагон для колеи 1000 мм 71-615, вагон совместной разработки со знаменитой фирмой «Сименс» 71-616.

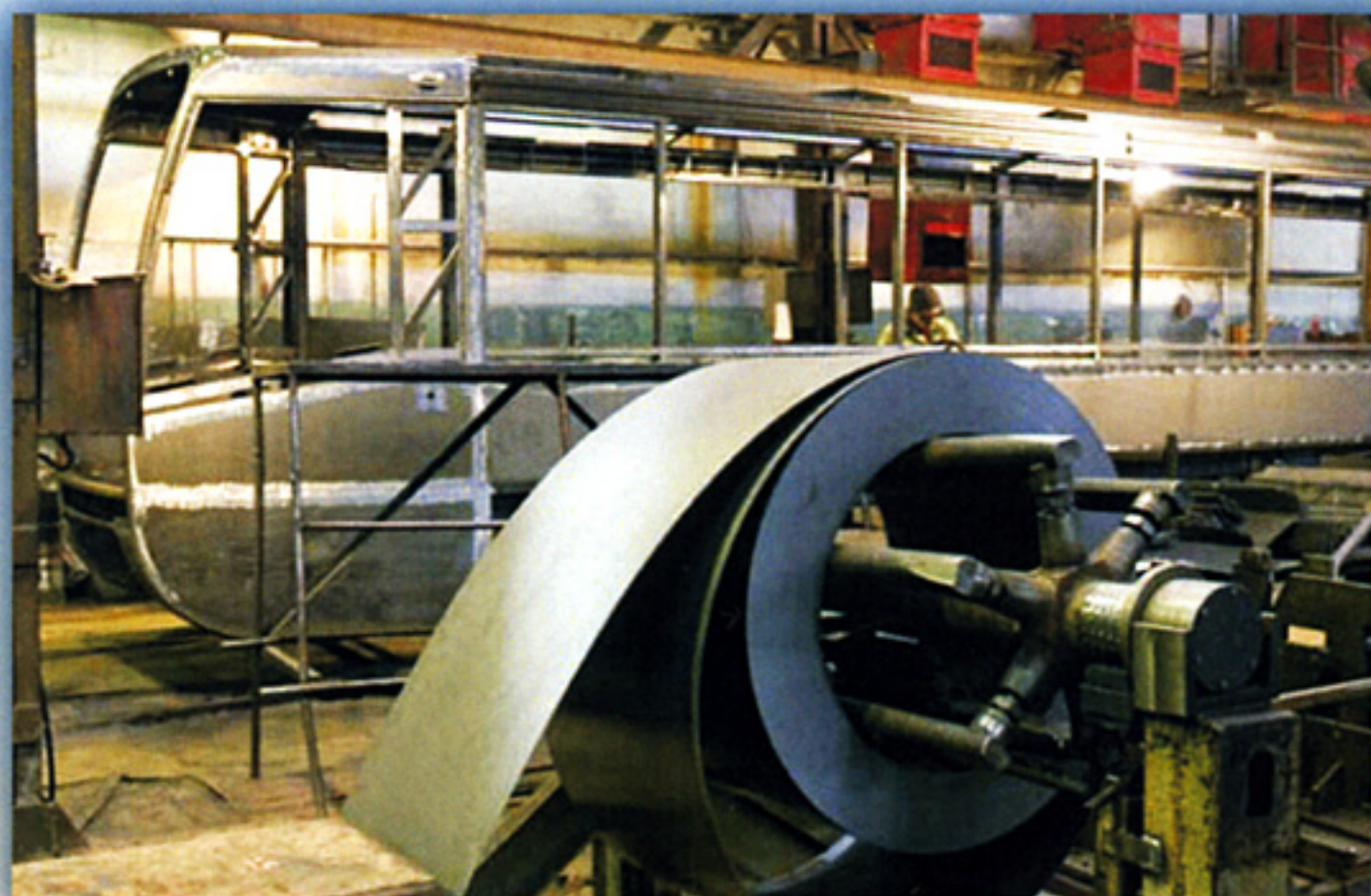
В последние годы самой значительной разработкой является вагонов серии 71-619.



Это современные трамваи, в конструкции которого применены все лучшие новинки мирового трамваестроения. В 1998 году состоялась презентация трамвайного вагона модели 71-619К в г. Уфе. В конце 2003 г. трамвайное производство пришлось временно остановить из-за отсутствия заказчиков. В течение года было отгружено потребителям всего 33 вагона.

Завод был вынужден браться за модернизацию старых трамваев и изготавливать комплектующие детали для других заводов. Так, по заказу Мытищинского ОАО «Метромаш» было освоено производство тормозных блоков для вагонов метро.

А летом 2004 г. завод уже выполнял заказ правительства Москвы на 70 трамваев. Кроме того, имелись заказы на шесть вагонов марки 71-619КТ для Челябинской области, четыре вагона для г. Улан-Удэ, два - для г. Салавата в Башкирии, и по одному для Казани и казахского г. Павлодара.





На заводе, где еще недавно шли сокращения, появилась потребность в рабочей силе для восстановления двухсменной работы. Но УКВЗ продолжает искать новые возможности, благо свободные мощности пока что есть. Так, в цехе, где недавно собирали кондитерские печи, по инициативе генерального директора П.В. Абрамова в 2007 г. был налажен выпуск паропромысловых установок на базе автомобиля «Урал». Они используются главным образом для очистки нефтяных скважин от парафина, так что спрос на них будет всегда, пока есть нефть. Для этого было закуплено новое российское и финское сварочное оборудование, турецкие четырехвалковые вальцы с ЧПУ

В 2004 г. после поездки главного конструктора трамваестроения С.В. Иванова в Германию и Чехию в Усть-Катаве началась разработка трехсекционного шестиосного низкопольного трамвая поначалу за счет собственных заводских средств. Еще одним стимулом нового проекта был тендер на вагоны такого класса, объявленный московским правительством, и дополнительное проектное финансирование в сумме более 20 млн руб., полученное от московской фирмы ЗАО «Легкорельсовый транспорт». В конечном итоге эта работа привела к появлению в августе 2006 г. трамвая модели 71-630. В его создании приняли участие как иностранцы (фирма «Hübner»), так и отечественные предприятия из Челябинска, Златоуста, Миасса. В вагоне длиной около 30 м расположили 54 удобных мягких кресла. Современная электроника и асинхронный тяговый привод позволяют экономить до 40% энергии. Входные двери, так же как и кабины вагона, с двух сторон. Для того чтобы двинуться в обратный путь, этому трамваю не нужна кольцевая линия: водителю достаточно перейти из одной кабины в другую.

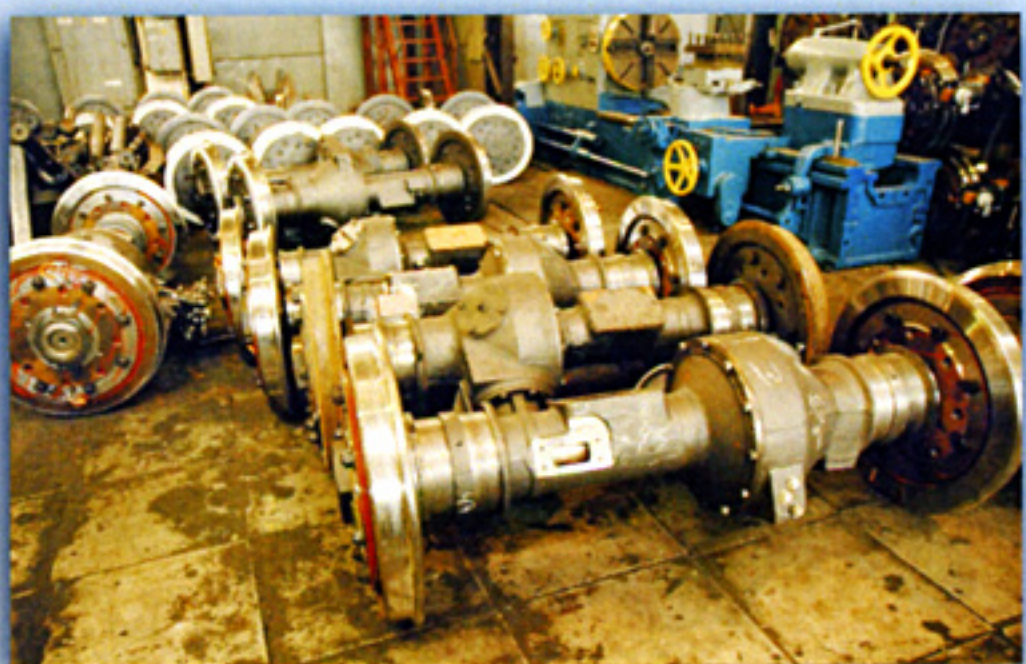


29 сентября 2006 г. в Москве прошла презентация трамвая модели 71-630. После ее окончания главный конструктор С.В. Иванов не без гордости заявил: «УКВЗ оказался единственным в России предприятием, представившим в Москве трамвайный вагон новой концепции». В конце 2007 г. испытания первого скоростного низкопольного трамвая успешно завершились. Правительство Москвы сообщило о его приобретении в столице практически готов проект скоростной линии.

В 2007 г. была подготовлена к производству новая модель трамвая 71-619А.

Главное - отличие от двигателя постоянного тока и установка асинхронного тягового привода.

Комплект такого электрооборудования был изготовлен совместно со златоустовской фирмой «Канопус».



Постепенно завод наращивает производство серийных вагонов.

В разные города России были отправлены: в 2005 г. - 101 трамвай, в 2006 г. 107, в 2007 г. - 153.

Расширилась география поставок. Самая большая доля (57 вагонов) пришлось, конечно же, на столицу, но были и другие города бывшего Советского Союза: Ярославль, Новосибирск, Кемерово, Пермь и даже Ташкент.

Трамвайные вагоны с уральской маркой эксплуатируются в 92 городах России и стран СНГ.





Усть-Катавский завод (УКВЗ) известен специалистам в России и как производитель двигательных установок для различных космических аппаратов. Это корабли серии «Союз», «Прогресс», «Космос» и другие.

В XXI в. УКВЗ продолжает выпускать свои, уже традиционные ракетно-космические «изделия». Доперестроечных объемов еще нет, тем не менее в предновогоднем интервью в декабре 2007 г. генеральный директор УКВЗ П. В. Абрамов сообщил об очевидном их увеличении, а также об освоении новой продукции.

В частности, Усть-Катавскому заводу передали для производства узлы и агрегаты регулирования автоматики для разгонных блоков новых двигательных установок космических изделий, которые будут использоваться для коммерческих запусков.

В конце шестидесятых - начале семидесятых годов на заводе проводилась широкая реконструкция производства. Был построен новый трамвайный корпус, цех товаров народного потребления, новый корпус вспомогательных цехов, головная подстанция и многое другое.





В эти годы на заводе проходит конверсия военного производства.

В рамках конверсии начался выпуск оборудования для хлебопекарной и мясоперерабатывающей промышленности.

Разработано и освоено производство большой номенклатуры изделий для нефтяников и газовиков. С применением технологии спец. производства начат выпуск оседиагональных шнековых установок, которые с успехом применяются на объектах нефте-газового комплекса, а также коммунального хозяйства.

В 90-х годах прошлого века завод активно сотрудничал с организацией космических исследований (Индия).





Что касается современных технологий, то в 2006 г. был запущен новый участок изготовления литейных стержней из холоднотвердеющей смеси, после чего на отливках почти исчез пригар.



В одном из сборочно-сварочных цехов в конце 2005 г. появилась автоматическая установка воздушно-пламенной резки металла «Агат-ППЛц». Она работает со скоростью до 10 м/с, обеспечивая значительную экономию массы листового металла, коэффициент использования доходит до 0,80,93.

Для обшивки трамвая начали применять термонатяг и сварку цельного листа облицовки, что существенно снизило трудоемкость и улучшило внешний вид вагона.

Даже для маляров нашлась новая технология полимерно-порошковый окрас, прочность которого несравнимо выше обычных лакокрасочных материалов.





В коллективе завода сохранен высокопроизводительный кадровый костяк, осваиваются новейшие технологии, имеется мощный технический потенциал.

И это позволяет смотреть в будущее с оптимизмом.

На сегодня численность работающих составляет 5 000 сотрудников.

Структура предприятия: трамвайное производство, производство специальной техники, металлургическое производство, инструментальное, конструкторско - технологические службы, экономическая служба, служба эксплуатации, коммерческая служба, вспомогательные службы.





**ФГУП “Усть-Катавский вагоностроительный
завод имени С.М. Кирова”**

456043, Россия, Челябинская область,

г. Усть-Катав, ул.Заводская, 1

тел./факс: (351 67) 2-55-48, 2-65-41, 2-65-95

e-mail:ukvz@chel.surnet.ru

www.ukvz.ru