

ГОНКИ С НАГРУЗКОЙ

ГРУЗОВОЙ ТРАНСПОРТ НЕ ТОЛЬКО СРЕДСТВО ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ТЯЖЕСТЕЙ. У ТЯЖЕЛОВОЗОВ ЕСТЬ СВОИ МОДНЫЕ АВТОСАЛОНЫ, ХОТЯ И НЕ ТАКИЕ ГЛАМУРНЫЕ, КАК ЖЕНЕВСКИЙ. И ДАЖЕ СВОЯ «ФОРМУЛА-1», ИНТЕРЕС К КОТОРОЙ ВО ВСЕМ МИРЕ НЕ МЕНЬШИЙ, ЧЕМ К ГОНКАМ НА БОЛИДАХ. СЕГОДНЯ У ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВТОПРОМА НА ЕЖЕГОДНЫХ ГОНКАХ «ДАКАР» УЖЕ ДАВНО СЛОЖИЛСЯ ПОБЕДНЫЙ ПОСЛУЖНОЙ СПИСОК И СВОЙ КОЛЛЕКТИВНЫЙ ШУМАХЕР — КОМАНДА «КАМАЗ-МАСТЕР». ЛЯЙСАН ЮМАГУЗИНА

КАМСКИЙ АРГАМАК Ралли «Дакар» — это ежегодное состязание высшей категории сложности в скорости и навигации, устраиваемое для ведущих европейских производителей грузовиков. На нем машины, предназначенные для перевозки грузов, испытывают на прочность на сложной по ландшафту дистанции в 6–9 тыс. км. В многодневном марафоне между командами разворачивается ожесточенная борьба за способность дойти до финиша, а порой — просто за выживание. Ралли традиционно проводится в первые дни нового года в четырех классах транспортных средств: автомобили, мотоциклы, квадроциклы и грузовики.

Грузовой зачет традиционно представляют команды голландских концернов GINAF, MAN и DAF, немецких корпораций Mercedes, BMW и Volkswagen, чешских Tatra и LIAZ. Россию на этих гонках представляет команда «КамАЗ-мастер», выступающая под брендом KAMAZ. Ее символ — татарский аналог итальянской Ferrari дикая степная лошадь аргамак. На лидерские позиции в гонке грузовиков команда вырвалась далеко не сразу. Но к сегодняшнему дню она стала своего рода локомотивом для всего камазовского производства: победы команды не только потянули производителя на новые рынки сбыта, но и стимулировали внедрение новых технологических решений на серийных автомобилях.

Собственной гоночной командой, названной «КамАЗ-мастер», группа компаний КамАЗ обзавелась в середине 1990-х годов — и далеко не случайно. С одной стороны, компании давно приходится вести агрессивную сбытовую политику в самой России, поскольку с внутреннего рынка ее активно пытаются вытеснить иностранные конкуренты (прежде всего демпингующие производители китайских крупнотоннажных грузовиков Howo и Dong Feng). С другой — сам КамАЗ также некоторое время назад взял курс на экспансию на внешние рынки. Таким образом, принятое более 15 лет назад стратегическое решение об инвестировании в создание и развитие собственной гоночной команды специалисты КамАЗа оценивают сегодня как мудрое решение, неразрывно связанное для компании с большим спортом и большой рынком.

За время своего существования «КамАЗ-мастер» девять лет подряд побеждала в ралли «Дакар» в зачете грузовиков, стала одной из сильнейших команд мирового автоспорта в классе спортивных грузовиков и тем самым существенно повысила интерес к «КамАЗам» во всем мире. Так, в 2007 году на внешних рынках группой компаний было экспортировано в более чем 40 стран мира рекорд-



КОМАНДА «КАМАЗ-МАСТЕР» ДЕВЯТЬ ЛЕТ ПОДРЯД ПОБЕЖДАЛА В РАЛЛИ «ДАКАР» В ЗАЧЕТЕ ГРУЗОВИКОВ. СТАЛА ОДНОЙ ИЗ СИЛЬНЕЙШИХ КОМАНД МИРОВОГО АВТОСПОРТА В КЛАССЕ СПОРТИВНЫХ ГРУЗОВИКОВ И ТЕМ САМЫМ СУЩЕСТВЕННО ПОВЫСИЛА ИНТЕРЕС К «КАМАЗАМ» ВО ВСЕМ МИРЕ

ное за всю ее историю количество техники — 13,4 тыс. единиц, в 2008 году — 11,3 тыс. В 2009 году ввиду кризиса их число уменьшилось, но все равно экспорт компании составил около четверти от общего объема выпуска машин, а сам КамАЗ десятый год подряд получил титул лучшего экспортера Российской Федерации.

Что показательно, географию продаж своих автомобилей группа компаний начала стремительно расширять за счет освоения новых рынков именно в тех регионах, где проходят гонки «Дакар», или поблизости — в Саудовской Аравии, Чили, Никарагуа, Судане, Ан-

голе, Венесуэле, Панаме. В 1990-е годы именно триумфальное выступление камазовцев на гонках в пустыне позволило заводу получить заказ из Саудовской Аравии на 1,5 тыс. автомобилей. А ралли-рейд в Южной Америке настолько укрепил позиции концерна в этой части света, что ввиду повышения там спроса на российские грузовики пару лет назад было решено создать сборочное производство на Кубе с объемами производства 500 автомобилей в год.

Таким образом, гонки для группы компаний КамАЗ давно вышли за пределы чисто спортивных задач:

она научилась умело использовать полученные бонусы, а команда «КамАЗ-мастер» перестала быть проектом, финансово обременительным для самого КамАЗа. Победное золото начало притягивать спонсоров — ВТБ (Внешторгбанк), компании Red Bull, DuPont. Одним из главных, впрочем, было и остается правительство Республики Татарстан. Автоспорт в этом регионе возведен в ранг государственной политики. Оба сына первого президента республики Минтимера Шаймиева, Айрат и Радик, стали первыми в истории российского автоспорта чемпионами Европы по автокроссу. **Нынешний** →

«ЭТО НЕ КОММЕРЧЕСКИЙ ПРОЕКТ, А ИМИДЖЕВЫЙ»

О том, какие перспективы для себя ОАО КамАЗ связывает с большим автоспортом, ВГ рассказал ОЛЕГ АФАНАСЬЕВ, директор департамента по связям с общественностью ОАО КамАЗ.



BUSINESS GUIDE: Что дает КамАЗу автоспорт?

ОЛЕГ АФАНАСЬЕВ: Это прежде всего самый короткий путь в мировую известность со всеми вытекающими отсюда благами и предпочтениями. Одним продвижением товара мы бы еще до сих пор стучались в двери многих зарубежных рынков. Скажем, ключи к Ближнему Востоку мы, наверное, и сейчас еще только подбирали бы. А так, «КамАЗы»

эксплуатируются более чем в 80 странах, поставки ведутся в 30 с лишним стран. Начальный мотив был дать миру узнать, что в России есть КамАЗ, который находится в никому не известном Татарстане. В перспективе вопрос стоит так: или КамАЗ станет глобальной компанией, или окажется на задворках мирового автомобилестроения. Первое без «КамАЗ-мастера» с его блестящим имиджем будет сильно затруднено.

ВГ: Какие суммы инвестирует ежегодно КамАЗ в проект?

О. А.: Цифры не обнародуются. Это не коммерческий проект, а имиджевый. Поэтому отдачу от него в долларах или рублях измерить невозможно.

ВГ: Чем отличаются грузовики серийные и гоночные?

О. А.: Все команды разрабатывают для борьбы специальные гоночные автомобили на базе какой-то серийной модели — прототипы. Концептуальный конструкторский подход при создании таких суперболидов тоже различный. Так, КамАЗ-4326 VK — один из самых оптимальных, универсальных и гармоничных по концепции спортивных грузовиков. У него есть серийный аналог КамАЗ-4326. Но конструкторская разработка и доводка модели — это уже дело ума, таланта и рук самих членов команды «КамАЗ-мастер». В командах западных фирм такого нет и быть не может. Некоторые ведущие «конюшни», надо сказать, участвуют в гонках и с серийными моделями, но они не претендуют на высшие места, их задача — просто доехать до финиша или как можно дольше продержаться на этапах.

ВГ: Как влияет участие в гонках на серийное производство, на модернизацию грузовиков?

О. А.: «КамАЗ-мастер» проводит испытания отдельных узлов, агрегатов и деталей в гоночных условиях. В основном это происходит в российских гонках, поскольку в международных ралли обычно бывает не до экспериментов. По отчетам экипажей команды камазовские конструкторы принимают решения и по доработке серийных компонентов.

ВГ: Некоторые специалисты утверждают, что грузоподъемность ваших машин сравнительно невелика, потребление топлива повышено, а запчасти дороги. Как компания намерена выдерживать конкуренцию?

О. А.: Эти утверждения неверны. Максимальная грузоподъемность современных

шасси «КамАЗ» составляет 30 тонн, при том что потолок полной массы автомобилей этого класса — 40 тонн. Проблема расхода топлива снимается применением передовых технологий и компонентной базы от ведущих мировых производителей. Для этого КамАЗ создал в последние годы совместные предприятия с зарубежными партнерами, которые и выпускают необходимые компоненты. Это общемировая практика. Что касается дороговизны запчастей, напротив, это эксплуатация импортной техники сейчас влетает в копеечку российскому потребителю! Некоторое удорожание, может, и есть, но происходит сейчас из-за использования компонентов от мировых производителей. А как иначе? За качество нужно платить, чтобы сэкономить потом при эксплуатации.