

# Инновационное производство с автономным жизнеобеспечением

ООО «Интра»  
г. Тольятти

**Дата основания:**

1992 год

**Директор:**

Вдовин Сергей Александрович

**Подробнее:**

[www.intraauto.ru](http://www.intraauto.ru)



1

В начале 90-х Сергей Вдовин еще работал на АВТОВАЗе. В очередной раз при задержке зарплаты Вдовин решился на открытие собственного предприятия, занимающегося проектированием и выпуском автокомпонентов.



2

Уход с автозавода, регистрация компании, поиск производственной площадки и партнеров отняли много сил и времени. Тем не менее уже в 1992 году новоиспеченная фирма Вдовина начала выпуск жгутов электропроводов для АВТОВАЗа. Нарбатывался опыт, обновлялось оборудование, шлифовались техпроцессы, и к 2002 году компания «Интра» подошла полной сил и желанием заняться чем-то новым и интересным.

В 2002 году в городе стартовал проект «GM—АВТОВАЗ». Совместному предприятию необходим был поставщик системы обогрева зеркал, причем российских поставщиков в этом сегменте тогда просто не существовало. «Интра» решила занять эту нишу и специалисты компании начали разрабатывать этот технологический узел собственными силами. В 2003 году система обогрева зеркал пошла в серийное производство. Теперь эти изделия установлены на всех вазовских моделях автомобилей.

При разработке системы обогрева был учтен важный нюанс: Россия — северная страна и морозы здесь значительно сильнее, чем в Европе. Поэтому за основу расчетных параметров устройства были приняты нормы, используемые в Канаде. Так, одним из основных критериев являлось время оттаивания зеркал. По действующим техническим условиям оно должно быть не выше 10 минут, а конструктивные особенности тольяттинского изделия позволили сократить это время до 4–5 минут. К тому же непосредственный контакт токопроводящей части с поверхностью зеркал, выполненный из серебра, позволил максимально сократить тепловые потери.

Следующей задачей стало удешевление изделия — специалисты «Интры» попытались заменить токопроводящий материал на углерод, что потребовало конструктивных изменений всего узла. В итоге доработка толстопленочной технологии нагревателей позволила снизить себестоимость изделия примерно на 15%.

Основным приоритетом деятельности «Интры» является автомобилестроение. Первый успех, позволивший предприятию уверенно занять отдельную нишу на рынке автокомпонентов, придал уверенность в своих силах. В том числе и переубедил скептиков в том, что отечественные специалисты способны на равных конкурировать с ведущими мировыми производителями комплектующих для автопрома и даже превосходить их.

Замечательной иллюстрацией последнего утверждения является пример еще одной разработки компании. В одном из цехов «Интры» идет ритмичная работа по сборке катушки связи для замка зажигания. На первый взгляд, ничего необычного. На самом деле, здесь

можно наблюдать процесс тихой технологической революции. Все дело в том, что очень небольшую по размерам деталь — коннектор, без которого ни один автомобиль попросту не тронется с места, до недавнего времени выпускала, главным образом, компания Packard General Electric. Именно ее продукция занимала большую часть российского рынка. Коннектор разработки «Интра» с несколько измененной конструкцией гораздо дешевле тех, что присутствуют на рынке. Его стоимость ниже импортной в 8 раз. При этом процент брака, благодаря созданной на тольяттинском малом предприятии системе качества, измеряется статистической погрешностью. На своих мощностях «Интра» способна выпускать по 720 тысяч коннекторов в год. Такой объем может не только полностью закрыть ежегодную потребность всей линейки машин АВТОВАЗа, но и частично удовлетворить спрос других производителей легковых автомобилей, работающих на территории России.



3



///4

Когда посещаешь новый производственный корпус «Интры», то понимаешь, что это предприятие сможет работать при любой ситуации — производство находится почти на полном автономном жизнеобеспечении. Собственная котельная, собственные скважины для добычи воды, своя столовая с бесплатным питанием для сотрудников. Вот кому практически не страшны ни международные экономические санкции, ни финансовые кризисы. Нет возможности приобрести какие-то станки? Не беда, зато есть думающие специалисты, способные придумать и собрать все необходимое.



///5

«Посмотрите, — показывает один из станков Сергей Вдовин, — это предмет нашей особой гордости, а именно испытательный стенд, проверяющий готовое изделие на разрыв и на прочность при сжатии. Это собственная, уже запатентованная разработка «Интры». Программа, которая выводит все параметры испытания на монитор и помогает правильно оценивать качество изделия, также разработана и установлена нашими программистами».

## МЫ НЕ БОИМСЯ КОНКУРЕНЦИИ — ПОСКОЛЬКУ, В ЛЮБОМ СЛУЧАЕ, НАШЕ ИЗДЕЛИЕ ЗА СЧЕТ СНИЖЕНИЯ ИЗДЕРЖЕК БУДЕТ БОЛЕЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНЫМ.

Сергей Вдовин

К слову, этот испытательный стенд заинтересовал многие машиностроительные предприятия. Например те, где необходимо проверить на прочность шаровые опоры. И это только один агрегат, созданный благодаря изобретательской и рационализаторской мысли инженеров «Интры». Станок, наносящий ламинат на нагреватели зеркал, дозаторы для герметика, с помощью которого изолируются контакты, аппаратура для измерения параметров — все это собрано здешними умельцами по чертежам инженеров предприятия. То же самое касается и программного обеспечения.

Производство ООО «Интра» состоит из четырех подразделений — участка пайки SMT, участка трафаретной печати, электро-монтажного участка для сборки приводов, литьевого участка. Почти все оборудование здесь также сделано силами специалистов компании. К примеру, на SMD-участке расположен станок для установки радиодеталей на поверхность платы, спроектированный и собранный самостоятельно. Тем не менее предприятие ежегодно вкладывается в оснащение производства. Не так давно на литьевом участке было установлено инновационное цифровое оборудование — ТПА BOY для изготовления микродеталей весом до 8 грамм с точностью  $\pm 0,01$  мм.

В настоящее время помимо производства в области машиностроения компания «Интра» также занимается конструкторской разработкой и инженерным анализом. >>>

## → ФАКТЫ

- ⊙ Общая площадь производственного здания фабрики — 1 350 м<sup>2</sup>.
- ⊙ «Интра» поставляет свою продукцию на ЗАО «ДжиЭМ–АВТОВАЗ», ОАО «ДААЗ» (г. Димитровград), ООО «Рикор электроникс» (г. Арзамас) и на тольяттинские предприятия ЗАО ПСА «Бронто», ООО «Флим» и ЗАО «Мотор–Супер».
- ⊙ Компания шефствует над детским образцовым театром танца «Плясицы» (руководитель Лариса Левашова), организовывая для них поездки на концерты, оплачивая изготовление костюмов и реквизита.



///6

- 1 Участок установки чипов
- 2 Личности которые решали вопросы называются решателями
- 3 Главный бухгалтер ООО «Интра» Потапова Татьяна Ивановна
- 4 Участок намотки
- 5 Максим Мадонов — трафаретчик
- 6 Литьевой станок BOY-XL



7

Основной костяк трудового коллектива «Интры» составляют женщины. Их на производстве 25 человек, причем большинство из них здесь с основания предприятия. Стабильность и гарантированный доход для них основная мотивация.

Мозг коллектива составляют бывшие сотрудники НТЦ ВАЗа. Главный инженер Родион Емшанов руководит всем производством, обеспечивая бесперебойность технологического процесса, ведущий конструктор «Интры» Владислав Зайцев разрабатывает оснастку для литейных форм и нестандартного оборудования. Галина Слестина занимается управлением качеством. Около шести лет руководит бухгалтерской службой главный бухгалтер Татьяна Потапова.

За время руководства компанией Сергей Вдовин ни разу не участвовал ни в каких конкурсах на получение субсидий или грантов. Он считал и продолжает считать, что может рассчитывать только на свой потенциал и на поддержку людей, которых он уважает.

Такая позиция Сергея Александровича сложилась в результате знакомства с личностями, которые, как он считает, серьезно повлияли на его судьбу. Одним из них является Владимир Андреевич Вершигора, начальник управления электроники и электропривода и заместитель главного конструктора, который в свое время заметил Сергея Вдовина еще на преддипломной практике, после чего оказывал ему всяческую поддержку. С Петром Михайловичем Прусовым контакт состоялся на почве развития отечественных производителей. По словам Вдовина, Прусов убеждал его в необходимости создания собственного предприятия и помогал продвинуть проект по поставкам зеркал с обогревом для «Нивы» на «Азия-Авто».

## ЛЮБОЙ ИНЖЕНЕР ДОЛЖЕН УМЕТЬ ЗАМЕНИТЬ ЛЮБОГО РАБОЧЕГО.

Сергей Вдовин

Ещё один знаковый человек в жизни Вдовина — Константин Григорьевич Сахаров. Он поддержал идею развития отечественной электронной промышленности через привлечение иностранных инвестиций, причем перенимая иностранный опыт, а не изобретая велосипед. Благодаря такой позиции Сахарова Сергей Вдовин неоднократно посещал производство электроники по выпуску мобилезаторов и контроллеров в Германии, а также компанию Philips по производству оборудования для электронной промышленности. Что касается Виктора Николаевича Полякова, то его Вдовин в шутку называет крестным отцом своей самостоятельности. На приеме нового автомобиля Priora Поляков нечаянно коснулся Вдовина и сказал: «Отодвинься, ты мешаешь моему обзору». Получается, тем самым он благословил Вдовина на самостоятельное плавание.

Инженерную стезю Сергея Вдовина продолжили и его сыновья. Старший сын Денис уже имеет кандидатскую степень и опыт работы в КБ «Сухой» и ИЦ «Сколково», а младший Дмитрий защитил диплом МГТУ имени Баумана и сейчас работает в «Интре» — занимается выявлением проблем, постановкой задачи и формулирует техническое задание для очередной разработки компании. Компания взялась за сложный проект — разработать электробус для столицы.

→7 Здание первой очереди фабрики

→8 Сыновья Дмитрий и Денис

→9 Главный инженер Емшанов Р.Ю.



8

В ближайших планах Вдовина — открыть вторую очередь производства. Это вызвано появлением новых проектов. Первый связан с заменой французского иммобилайзера (считывателя транспондера, служащего для опознания водителя автомобилем) на «интровский». Уже изготовлены 4 промышленных образца, а в тестовом режиме установлены на LADA Vesta. В настоящее время предложение рассматривается руководством АВТОВАЗа.



9

Второй проект касается создания системы контроля давления в автомобильных колесах в соответствии с современными требованиями и существующими европейскими стандартами для увеличения безопасности на дорогах. Также не забросил Сергей Александрович идею трехмерного проектирования жгутов электроприводов для автомобилей и катеров. Осуществление этих проектов стало возможным благодаря сотрудничеству с технопарком «Сколково» и МГТУ им. Баумана