



— Насколько новый корпус позволит нарастить годовое производство, и как эти возможности соотносятся с возможностями дальнейшего роста российского рынка тяжелых грузовиков?

— Сейчас «Ивеко-АМТ» может ежегодно изготавливать максимум 800 автомобилей, а новый корпус позволит нам увеличить это количество в четыре раза — до 3200. Российский рынок коммерческой автотехники в перспективе будет расти, но, конечно же, не такими темпами. Тогда зачем же предприятию столь существенное увеличение производственных мощностей? Тут дело в следующем. Основное узкое место того сборочного корпуса, который есть у нас сейчас, — недопустимо маленькая территория участка окончательной сборки автомобилей, где на шасси устанавливают кабины, кузова и всевозможные опции, которых более пятисот. Подобная ситуация здорово сдерживала нас и прежде, а теперь, когда взят курс на расширение гаммы спецтехники, стала совершенно неприемлемой. Ведь сборка специализированного автомобиля — сортировоза, контейнеровоза или каротажной станции — процесс более длительный, чем, скажем, сборка самосвала или седельного тягача. С введением в строй нового корпуса мы перенесем туда все производство надстроек и кабин, а главное, сделаем столько постов окончательной сборки, сколько нам понадобится для своевременного исполнения поступающих заказов. В том числе довольно крупных, в 100-200 машин, которые, как правило, становятся следствием победы «Ивеко-АМТ» в тех или иных тендерах и которых в перспективе будет все больше. Даже если общий выпуск автотехники после расширения производства и не увеличится, предприятие

СПРАВКА

«Ивеко-АМТ» — новое название СП «ИВЕКО-УРАЛАЗ», зарегистрированное в российском государственном реестре в апреле 2009 года. Совместное предприятие, расположенное в городе Миассе Челябинской области, было организовано в 1993 году с равными долями Iveco S.p.A., «Газпрома» и Уральского автомобильного завода. С тех пор оно прошло большой путь от отверточной сборки капотных «Магирусов» до конвейерного изготовления автомобилей Iveco Trakker самого нового поколения. Сегодня в числе его учредителей СП числятся только Iveco, сохраняющее за собой треть акций, и миасская компания АМТ (Advanced Manufacture Technology).

За последние пять лет ООО «Ивеко-АМТ» активно наращивало производство. В 2005 году были изготовлены 96 автомобилей, в 2006 году — 215, в 2007 году — 379, в 2008 году — 495. В 2009 году из-за кризиса выпуск сократился, но не настолько сильно, как на других российских автозаводах, составив 325 грузовиков. А в 2010 году компания поставила личный рекорд, изготовив 506 автомобилей.

1. Собранные в цеху «Ивеко-АМТ» полноприводные шасси с платформами для перевозки нефтегазового оборудования.
2. Дорожно-уборочная техника — новое направление перспективных разработок «Ивеко-АМТ».
3. На счету «Ивеко-АМТ» выпуск уже нескольких моделей смесительно-зарядных автомобилей.



1



все равно сможет работать с гораздо большей отдачей. Потому что, образно говоря, те 800 автомобилей, которые мы сможем делать в новом корпусе, это совсем не те 800 автомобилей, которые можно было делать в старом.

— До последнего времени «Ивеко-АМТ» специализировалось на выпуске всевозможных модификаций Iveco Trakker. Помогает ли завершение строительства нового корпуса появлению в производственной программе предприятия других моделей: магистральных Iveco Stralis и среднетоннажных Iveco Cargo, о чем неоднократно говорилось ранее?

— Здесь ситуация неоднозначная. С одной стороны, в прошлом году мы уже изготовили 55 двухосных шасси Iveco Stralis по контракту, заключенному между «Ивеко Россия» и «Почтой России». С другой стороны, в 2011 году

в нашей стране должен начать действовать экологический стандарт Евро-4. По существующему сегодня таможенному законодательству ввозные пошлины на соответствующие ему седельные тягачи, а это наиболее востребованная модификация Stralis, составляют всего 5% против 15% на аналоги, удовлетворяющие Евро-3. Что при подобном раскладе выгоднее: поставлять такие автомобили из Европы или делать у нас? Вопрос на сегодня остается открытым.

С Iveco Cargo другая проблема. Наше оборудование позволяет изготавливать кабины для тяжелых грузовиков, но не рассчитано на меньшие по габаритам кабины среднетоннажников. Импортировать же их невыгодно: в этом случае ввозные пошлины на поставляемые из-за рубежа машинокомплекты сразу вырастают до 25%. Можно было бы создать производство таких кабин у се-



2



3

бя, но у меня нет уверенности, что в силу сравнительно невысокого спроса у нас в стране на среднетоннажные грузовики оно окажется рентабельным.

Одним словом, прежде чем принять решение об освоении на «Ивеко-АМТ» новых моделей, нужно прийти к окончательному пониманию, насколько они востребованы, что при нынешнем нестабильном состоянии рынка сделать непросто, а также дождаться дальнейших решений правительства в отношении ввозных таможенных пошлин.

— Видимо, с началом работы нового корпуса увеличится и число сотрудников, занятых на предприятии?

— Если посмотреть статистические данные по последним десяти годам работы «Ивеко-АМТ», то можно увидеть, что производительность труда на предприятии за этот период увеличилась в десять раз, фонд заработной платы — в шесть раз, а численность персонала все время оставалась примерно на одном и том же уровне в две с половиной сотни человек. Новый корпус позволяет значительно повысить эффективность выполнения производственных операций, в результате чего общее количество занятых если и увеличится, то совсем незначительно, с нынешних 270 где-то до 300 человек — как раз столько работало на «Ивеко-АМТ» перед кризисом. И потом, резкое увеличение численности идет в разрез со сложившейся у нас системой приема на работу, когда каждому кан-

дидату предоставляется трехмесячный испытательный срок, а затем бригада, в составе которой он трудился, решает, оставлять человека, или нет. И это не формальность: например, не так давно из двенадцати кандидатов доверие у коллектива сумели заработать только шестеро. Цель подобной системы — привлечение к работе, во-первых, квалифицированных, во-вторых — ответственных сотрудников. Ведь у нас нет как таковой системы ОТК — не стоит тешить себя иллюзиями, что поставленный в конце производственной цепочки контролер способен проверить момент затяжки сотен болтовых соединений или глубину всех сварочных швов. Подобное в принципе неосуществимо! Конечно, мы тестируем каждый изготовленный автомобиль — для этого все они в обязательном порядке совершают испытательный пробег протяженностью несколько десятков километров. Но делается это в первую очередь для выявления бракованных комплектующих, тогда как качество выпускаемой нашим предприятием продукции, начиная от самого шасси и заканчивая установленной на него надстройкой, благодаря высокому профессионализму коллектива встроено непосредственно в производственный процесс, и другим способом обеспечить его в нашей ситуации нельзя.

— Курс на развитие производства специализированной техники — это ответ на те рыночные тенденции, которые проявились в результате кризиса?

— Безусловно. Если в докризисные годы более половины всей продукции «Ивеко-АМТ» приходилось на самосвалы, то в 2009 году они оказались маловостребованы. И чтобы не потерять в объемах производства, мы были вынуждены уделять больше внимания узкоспециализированной технике, спрос на которую если и сократился,

1. Благодаря мощному двигателю и высокой допустимой нагрузке на «седло» тягачи производства «Ивеко-АМТ» успешно применяют для буксировки полуприцепов-тралов.



1



2



3

2. Так будет выглядеть производственный комплекс компании «Ивеко-АМТ» с новым сборочным цехом и цехом окраски, строительство которого завершится в 2013 году.
3. Одна из первых партий самосвалов с 15-кубовыми ковшевыми кузовами.

ПОЖАРНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ

Минувший 2010 год прошел для «Ивеко-АМТ» под знаком пожарных автомобилей, созданных на шасси полноприводных уральских «Траккеров». Сперва предприятие совместными усилиями с компанией «Уралпожтехника» разработало трехосный аэродромный пожарный автомобиль АА12/60 с 700-литровым баком для пены, баком для воды объемом 11 300 л и установкой газового пламятушения. Дизель мощностью 420 л.с. позволяет ему при необходимости разогнаться до 120 км/ч. В настоящее время заказчики получили уже 15 АА12/60, которые несут службу в Тюмени, Сургуте, Уфе и даже на Байконуре. Затем, в 2010 году, к выпуску созданных совместно с «Ивеко-АМТ» пожарных машин, предназначенных для тушения разливов нефти, приступил Варгашинский завод противопожарного и специального оборудования. Речь идет о двух моделях, оборудованных дополнительными кабинами для боевого расчета и способных работать при температуре до -5 оС: АЦ 7,0-150 и АЦ 5,0-70. К настоящему времени их изготовлено около тридцати. Следом в Варгашах на шасси «Траккера» создали еще один автомобиль, пожарно-спасательный ПСА-С, предназначенный для работы на Крайнем Севере, — его оборудование не утрачивает работоспособность даже при -60 оС. Теперь же предприятие заканчивает работы над «тяни-толкаем» — двухосным автомобилем с возможностью реверсивного движения ПСА-Т. С обоих концов его рамы установлены абсолютно одинаковые кабины, а все оборудование располагается между ними. В Европе такие машины используют для пожарно-спасательных операций в тоннелях, где затруднено маневрирование обычного транспорта, предназначенного для борьбы с огнем.

то не так сильно. В результате наша производственная программа расширилась за счет специальных автомобилей: автоцистерн, различных вариантов контейнеровозов и булитовозов, целого спектра пожарных машин и лесозаготовительной техники. Причем последняя по объемам производства в последнее время практически сравнялась с техникой, предназначенной для нефтегазового комплекса. Мы организовали у себя изготовление нескольких видов сортиментовозных надстроек, хотя раньше самостоятельно изготавливали исключительно самосвальные кузова. Подобный шаг позволил нам предлагать заказчикам под маркой «Ивеко-АМТ» не только шасси как таковое, а автомобиль целиком, распространяя свои гарантийные обязательства в том числе и на надстройку, которой он оборудован.

— Ориентация на создание спецтехники подразумевает появление в ближайшем будущем ее новых образцов?

— Некоторые из перспективных разработок я могу назвать уже сейчас. Предприятие продолжает расширение линейки пожарных машин: завершаются испытания специальной модели для работы в условиях Крайнего Севера при температуре до -60 оС, совместно с Варгашинским заводом идет создание пожарной машины с установленными в передней и задней частях шасси двух абсолютно идентичных кабин для обеспечения возможности реверсивного движения — в Европе такие автомобили применяют главным образом для борьбы с огнем в тоннелях. Недавно в НАМИ успешно прошла испытания дорожно-уборочная машина «Тройка», созданная на базе нашего самосвала. Идут работы над еще одной самосвальной модификацией, которая предназначена для работы в сложных дорожных условиях — она получит гидромеханическую коробку передач Allison. Что касается развития производственных мощностей «Ивеко-АМТ», то сразу же после ввода в строй нового сборочного корпуса мы приступаем к возведению еще одного, окрасочного, который будет готов в 2013 году и еще значительно расширит наши возможности.



4

4. Созданный совместно с Варгашинским заводом ППСО пожарный автомобиль предназначен в первую очередь для борьбы с нефтяными пожарами.
5. «Тяни-толкай» для создания пожарных автомобилей для борьбы с огнем в тоннелях.



5