

Ивеко-АМТ 20-летие

Сегодня сложно вспомнить другие совместные предприятия, организованные в российской автомобильной отрасли в 1990-е годы, а отметившее свое 20-летие СП «Ивеко-АМТ» стабильно работает и уверенно смотрит в будущее. С какими результатами компания подошла к своему юбилею и что ждет ее впереди? Об этом рассказывает генеральный директор ООО «Ивеко-АМТ» Владимир Новик.



– Владимир Леонидович, что из себя представляло предприятие, когда Вы встали у его руля?

– Созданное на паритетных началах Iveso S.p.A., «Газпромом» и Уральским автозаводом совместное предприятие, которое тогда называлось «ИВЕКО-УРАЛАЗ», официально было зарегистрировано 5 декабря 1994 года. Практически одновременно с этим случившимся 20 лет назад событием началась и моя карьера в СП: будучи в должности заместителя главного конструктора УРАЛАЗа, я возглавил группу, которая стажировалась в Германии и вместе со специалистами из Iveso специально для «ИВЕКО-УРАЛАЗ» разрабатывала «УралТраккер».

В должность директора совместного предприятия я вступил 8 июля 1998 года. Помню, на счетах СП на тот момент было всего семь тысяч рублей, зато висел миллионный долг в валюте. Что говорить: у нас даже не было своего производственного корпуса, который появился только в 2000 году. Тогда же мы приняли важное, можно сказать, стратегическое решение, впоследствии сыгравшее определяющую роль в успехе предприятия: от выпуска серийных моделей стали активно переходить к разработке и производству технологических автомобилей в соответствии с индивидуальными требованиями

и пожеланиями заказчиков. В 2004 году завод развернул производство прицепной техники, в 2006-м – производство самосвальных платформ, в 2007-м – производство четырехосных шасси с задней подкатной осью, а в 2009-м – производство сортиментовозных платформ и пожарных автомобилей. После фактического выхода Уральского автозавода и «Газпрома» из состава учредителей,

«ИВЕКО-УРАЛАЗ» в мае 2008 года сменил название на «Ивеко-АМТ», после чего мы, несмотря на охвативший страну жесточайший финансовый кризис, начали активно наращивать свои мощности: если в конце 2000-х производственные площади «ИВЕКО-АМТ» занимали 7,5 тыс. м², то на сегодняшний день – почти 30, 4 тыс. м², а наша территория выросла в пять раз!

Конечно, в двух словах о нашем пути за 20 минувших лет много не расскажешь, поэтому лишь отмечу, что за это время завод несколько раз оказывался в ситуациях, когда многие уже были готовы списать его со счетов, но раз за разом мы преодолевали все трудности, становясь сильнее, обретая бесценный опыт и новых заказчиков.

– В чем же секрет того, что «Ивеко-АМТ» и через 20 лет



Одна из наиболее востребованных моделей «Ивеко-АМТ» – самосвал с колесной формулой 6x6, способный работать на любых технологических дорогах и в любых климатических условиях. Самосвальные платформы задней разгрузки предприятие изготавливает самостоятельно.

продолжает уверенно работать в отличие от других СП, созданных в 1990-е годы в автомобильной отрасли?

– Тому есть несколько основополагающих причин.

Во-первых, «Ивеко-АМТ» ни от кого не зависит, кроме своих заказчиков. То есть сколько продали, столько и заработали. Нам не на кого надеяться, а значит, мы надеемся только на себя.

Во-вторых, мы никого не допускаем к управлению нашим будущим, поэтому вне зависимости от обстоятельств неуклонно идем к поставленным целям.

В-третьих, мы четко понимаем, что благополучие предприятия основано исключительно на собственном продукте, разработанном нашими конструкторами и технологами.

В-четвертых, мы всегда стремились создать у себя полноценный автомобильный завод. И сегодня я с уверенностью могу сказать, что эта цель достигнута.

– То есть расположенная в Миассе производственная площадка «Ивеко-АМТ» приобрела законченный вид?

– Почти законченный. Благодаря сделанным начиная с 2007 года более чем миллиардным инвестициям, в 2010 году мы построили с нуля новый сборочный корпус, а в этом году

ввели в строй корпус окраски и сборки кабин, закупив для их оснащения самое современное оборудование. Все это увеличило возможности «Ивеко-АМТ» в несколько раз. В перспективе – строительство сварочного роботизированного цеха, но и без этого, в общем и целом, план по расширению и совершенствованию производственных мощностей предприятия выполнен.

– Приостановка инвестиций связана с кризисной ситуацией, в которой оказалась экономика страны?

– Отчасти. Но все же главная причина – отсутствие стабильности в проводимой государством экономической политике. Буквально каждая новая инициатива правительства, отражающаяся на стоимости автотехники, заставляет нас переписывать годовой план в сторону уменьшения. Мало того, что на выпускаемые в стране автомобили распространили утилизационный сбор, так еще и снижаются ввозные таможенные пошлины: если в прошлом году для тяжелых грузовиков они составляли 25%, то в этом году уменьшились сначала до 10%, потом до 8,5%, а скоро будут и вовсе 6%. Здесь надо учитывать, что на «Ивеко-АМТ» изменение пошлин

IVECO-AMT 733910



Специально для компании «Сургутнефтегаз» в сентябре ООО «Ивеко-АМТ» изготовило девять седельных тягачей с колесной формулой 8x8, предназначенных для работы в составе автопоезда полной массой до 130 т. За базу для них взяли стандартный полноприводный четырехосный Ivesco Trakker AT410T45W с 450-сильным дизелем Cursor 13 и 16-ступенчатой КПП марки ZF. Но специалисты «Ивеко-АМТ», по сути, превратили его в новую модель: заменили короткую кабину на удлиненную спальную, установили колеса большего размера (шины 16R20), внесли соответствующие доработки в подвеску.

Снаряженная масса тягача 13 650 кг, допустимая нагрузка на 3,5-дюймовое седельно-сцепное устройство 30 000 кг, высота его расположения 1750 мм.



В недавно построенном цехе завершается подготовка к работе линии для сборки кабин. Монтируется современное катафорезное оборудование.

Производство автомобилей ООО «Ивеко-АМТ» (ранее «ИВЕКО-УРАЛАЗ») с 1996 по 2013 год

Год	Изготовлено, ед.
1996-1998	60 (капотные самосвалы)
1998-2001	120
2002	69
2003	82
2004	87
2005	121
2006	204
2007	372
2008	495
2009	275
2010	406
2011	956
2012	1021
2013	1242

IVECO-AMT 453911



Конструкторы «Ивеко-АМТ» с использованием комплектующих двухосных Ivesco Eurocargo ML230E28 самостоятельно разработали шасси с колесной формулой 6x4, несколько опытных образцов которого оборудовали разгружаемой назад 9-кубовой самосвальной платформой собственного производства. Автомобиль оснащен 5,9-литровым дизелем Ivesco Tector мощностью 279 л.с., с которым агрегирована механическая 9-ступенчатая коробка передач или, как вариант, автоматическая «коробка» Allison 3000. Передний мост – от Ivesco Eurocargo с дисковыми тормозами, а задние мосты – RABA с барабанными тормозными механизмами. Шины – 385/65R22,5.

Обладая полной массой 23 000 кг, самосвал рассчитан на перевозку 12 480 кг груза. В перспективе для грузов низкой плотности будет разработана модификация с 12-кубовым самосвальным кузовом.

влияет сильнее, чем на предприятия традиционного автопрома, в отличие от которых мы напрямую конкурируем с европейскими производителями по цене. Поэтому каждый процент, на который происходит снижение ввозных пошлин, серьезно подрывает наши конкурентные преимущества.

– В условиях сокращения рынка предприятие будет расширять или, наоборот, сужать линейку выпускаемой техники? В частности, будет

ли положительно решен вопрос о сборке модели Ivesco Daily?

– Что касается Ivesco Daily, то к нам не раз обращались с подобным предложением, но производить этот автомобиль у себя «Ивеко-АМТ» не будет. Потому что он не вписывается в выстроенную на предприятии технологическую цепочку. Для организации производства Daily пришлось бы, по сути, построить отдельный завод, а это огромные инвестиции, которые в нынешних условиях не окупятся.



В сборочном цеху завершаются последние работы над очередным Ivesco Eurocargo с кузовом для очистки улиц.

Уральский Trakker Первое поколение

Разработка автомобиля специально для выпуска на ООО «ИВЕКО-УРАЛАЗ» началась сразу же после официальной регистрации СП 5 декабря 1994 года. А до этого в рамках подписанного в апреле 1992 года лицензионного соглашения в цехах Уральского автозавода малыми сериями собирали Ivesco Magirus. На смену ему российские и итальянские конструкторы в течение 1995 года спроектировали «УралТраккер» – тяжелый грузовик с более широкими возможностями, получивший освоенную на Уральском автозаводе по полному производственному циклу бескапотную кабину от Ivesco Turbostar, как раз снимаемого итальянцами с производства. Будучи оснащен 370-сильным дизелем, в зависимости от модификации «УралТраккер» мог перевозить до 24 т гру-



Когда в Миассе начали выпускать «УралТраккер», итальянцы приступили к производству Trakker. Автомобили встретились на выставке в Москве.

Теперь об остальной линейке. Напомню, за последние пять лет «Ивеко-АМТ» помимо семейства Trakker освоило на своих мощностях производство Stralis и Eurocargo. Так вот, выпуск первого приостановлен, а выпуск второго находится в процессе оптимизации – мы продолжим продвигать Eurocargo прежде всего в версии 4x4, а также в самостоятельно разработанных версиях 6x4 и 6x6.

С другой стороны «Ивеко-АМТ» продолжит расширять семейство Trakker с колесной формулой 6x6 – именно с такими автомобилями связана успешная работа предприятия все последние годы. В частности, в ближайшей перспективе на базе существующей в Европе облегченной двухосной модели Trakker мы создадим трехосный полноприводник – в отличие от трехосного Eurocargo его полная масса может быть доведена до востребованных многими заказчиками 26 т.



Как говорится, почувствуйте разницу: справа один из импортных Ivesco Trakker 8x8, а слева – уже переделанный из них Ivesco-AMT 733910, готовый к сдаче заказчику.

IVECO-AMT 493924



Взяв за основу Ivesco Eurocargo ML150E28W, специалисты «Ивеко-АМТ» создали трехосное внедорожное шасси с полным приводом и односкатной ошиновкой всех колес (шины 390/95R20). На его опытный образец установили 12-кубовую топливную цистерну чемоданного типа производства компании «УралСпецТранс» с двумя равными по вместимости отсеками и раздаточным насосом 1СНВ-80А. Снаряженная и полная масса топливозаправщика, соответственно, 10 220 и 20 495 кг, применяемый двигатель – 279-сильный Ivesco Tector. В паре с ним установлены 6-ступенчатая коробка передач ZF и 2-ступенчатая раздаточная коробка. Передний мост заимствован у Ivesco Eurocargo, задние мосты – производства компании RABA. Подвеска полностью рессорная, зависимая, все тормозные механизмы барабанного типа.



Один из первых «УралТраннеров» уподобили магистральнику. Высокую пластилиновую крышу для его кабины разработала компания «Бурэн-Стайлинг».

за и работать в составе автопоезда массой до 70 т. Помимо локализованной кабины у автомобиля были и другие российские комплектующие: колесные диски, шины и самосвальный кузов.

Начиная с 1995 года из Италии на «ИВЕКО-УРАЛАЗ» начало поступать штамповое и сварочное оборудование для изготовления кабин, а в июне 1996

года была сделана их первая партия. Первую же партию самих «УралТраккеров», получивших обозначение «Ивеко-Урал-6329», изготовили 21 марта 1997 года. Что интересно: среди них оказался даже седельный тягач со спальным кабиной повышенной высоты – в это время все работавшие в стране производители грузовиков грезил выходом на, казалось бы, суливший золотые горы рынок магистральников. Тогдашний генеральный директор совместного предприятия Валерий Шестирко заявлял о готовности выпускать до 10 тыс. «УралТраккеров» в год! Отправной точкой для таких планов был обещанный «Газпром» контракт на 300 самосвалов. Правда, очень быстро их количество сократилось до 126, а потом о контракте и вовсе забыли. Тем временем цена от 110 тыс. долларов не позволила массово привлекать заказчиков, и несколько следующих лет годовой выпуск «УралТраккеров» измерялся десятками, правда, не тысяч, а единиц. Только с 2000 года, когда у СП появился собственный



Поскольку «УралТраннеры» заназывали главным образом для работы в сложнейших условиях, очень скоро появилась внедорожная модификация самосвала.

корпус, а за приоритет было взято изготовление автомобилей в соответствии с требованиями конкретных заказчиков, производство начало набирать обороты.

Выпуск «УралТраккера» завершили в 2005 году – СП перешло к изготовлению более современного «Урал-Ивеко-6339», представлявшего собой аналог Ivesco Trakker с двигателем Cursor 13.

IVECO-AMT 633910



Специально к своему 20-летию юбилею компания «Ивеко-АМТ» выпустила специальную серию из 20 полноприводных седельных тягачей с высокой спальняной кабиной (две полки, внутренняя высота 2100 мм) в специальной комплектации и на специальных условиях приобретения. За базу для них взяли Ivesco Trakker AT380T42W. Модель, при снаряженной массе 11 020 кг рассчитанная на работу в составе автопоезда массой 97 100 кг, оснащена дизелем Cursor 13 мощностью 420 л.с., с которым агрегатированы 16-ступенчатая коробка передач ZF и 2-ступенчатая раздаточная коробка ZF серии VG 2000/300. Передний мост – отключаемый, производства RABA с допустимой нагрузкой 9 000 кг, а допустимая нагрузка на 3,5 дюймовое седельно-сцепное устройство составляет 27 000 кг. Тягач оборудован двумя топливными баками (500 и 195 л), задние колеса двухскатные, размер шин 13R22,5.

ние выгоды от перехода на газ появляется, когда заказчиков начинаешь убеждать с помощью цифр. Давайте посчитаем. Сначала возьмем для примера эксплуатацию грузовика Ivesco Stralis в Санкт-Петербурге с его вполне среднероссийской ценой на дизтопливо 32 руб./л и несколько завышенной ценой на метан 15 руб./м³, которую умножим на коэффициент 1,2 – это соотношение расхода кубометра газа к расходу литра солярки. Разница в стоимости между двумя видами топлива получается 14 руб. за единицу объема. За год Stralis, расходуя в среднем 30 л/100 км, проходит порядка 200 тыс. км. В результате простейших арифметических действий получаем, что газовая модификация Ivesco Stralis за год позволит сэкономить владельцу 840 тыс. руб. При этом она дороже дизельной модификации на 800 тыс. руб., то есть окупаемость наступит менее чем за 12 месяцев!

А теперь представим, что у нас не магистральный Stralis, а сортиментовоз Trakker, и работает он не в Питере, а на севере или на Дальнем Востоке, где дизтопливо стоит уже 38 руб./л, а метан на заправках, напротив, дешевле и отпускается по

цене 10 руб./м³. Снова считаем и получаем, что годовая экономия с одной газифицированной машины вырастет почти до 4,7 млн. руб. Согласитесь, есть над чем задуматься!

– **Чем выпускаемый в Миассе новый Trakker отличается от той же модели, поставляемой из Европы?**

– Сразу скажу, что с этого года начало действовать заключение между нами и Ivesco соглашение, согласно которому все поставляемые российским заказчикам Ivesco Trakker с колесной формулой 6х6 будут изготавливать наше предприятие, так что их импорта из Европы более не предвидится.

Что же касается различий в конструкции наших и европейских Ivesco Trakker, то мы готовы предлагать эти автомобили не только с «ивековскими» передним ведущим мостом и раздаточной коробкой, но и с их аналогами других производителей. Так, передний мост у изготавливаемых в Миассе Ivesco Trakker теперь может быть также Kessler или RABA, альтернатива «ивековской» раздаточной коробке – «раздатка» ZF, а нынешняя коробка передач ZF будет заменяться аналогом этой же марки, но другой

И особый упор будет сделан на создание и развитие линейки автомобилей CNG, то есть работающих на метане: для города начат выпуск газовых Eurocargo, которые будучи изготовлены на «Ивеко-АМТ» считаются российскими автомобилями и могут участвовать в госзакупках, а нашим традиционным заказчикам предложим газовый Trakker: у итальянцев нет двигателя CNG конкретно для этой модели, а у нас будет – машина пойдет в серию с января.

– **О газификации автотранспорта в последние годы много говорилось, да мало делалось. Неужели у заказчиков все еще сохранился настолько высокий интерес к подобной технике, что вы готовы вложиться в разработку для Ivesco Trakker газовой модификации двигателя?**

– Интерес не просто сохранился, он даже вырос. Понима-



Самая тяжелая модификация Ivesco Eurocargo 4x2 для городской эксплуатации полной массой 18 т и внедорожный Eurocargo 4x4, уже превращенный в пожарную автоцистерну Ivesco-AMT 493910



года «Ивеко-АМТ» освоило у себя производство современной пожарной автотехники



на стоянке готовой продукции четырехосные полноприводные шасси собственной раз-
«АМТ» с задней теленной-тридемом. При снаряженной массе 11 500 кг их полная масса может
кг.



оригинальных разработок «Ивеко-АМТ» - специально созданный для нефтегазового ном-
633940 с механизмом самогрузки, используемый для перевозки и установки в вертикаль-
нологических емкостей

модели, или же «автоматом» Allison. Я хочу заверить всех наших как уже существующих, так и будущих клиентов: падения качества и надежности автомобилей Trakker мы не допустим, ведь именно с ними связаны все прошлые, нынешние и еще только предстоящие успехи «Ивеко-АМТ».

– Какая главная задача стояла перед предприятием в этом году с учетом начавшегося в стране очередного экономического кризиса?

– Главной задачей было не опуститься ниже тысячи произведенных грузовиков, что оказалось непросто. Первые полгода фактически отсутствовал спрос на одну из наших основных моделей, самосвал с колесной формулой 6х6. Из-за трудной экономической ситуации не заключали крупных контрактов и традиционные заказчики из лесозаготовительной отрасли. Тем не менее, расширение возможностей «Ивеко-АМТ» по совершенствованию конструкций технологических автомобилей для самых разных отраслей, повышение гибкости в создании их различных модификаций и комплектаций сделали свое дело – резкого спада производства избежать удалось.

– Можно ли уверенно говорить о будущем «Ивеко-АМТ» в условиях нынешнего экономического спада, которому не видно конца?

– Соглашусь, что спад на рынке тяжелой коммерческой техники для предприятия весьма ощутим и завтра ситуация в экономике страны вряд ли кардинально улучшится. Тем не менее, в настоящее время у «Ивеко-АМТ» есть свой уникальный, востребованный рынком продукт, есть свой современный хорошо оснащенный завод, есть крепкий профессиональный коллектив и есть заслужившее доверие и уважение имя. Так что, успешно преодолев за 20 минувших лет череду различных трудностей и ошибок, сегодня мы стоим на ногах твердо и в будущее смотрим уверенно!

Константин Закурдаев

