

IVECO-AMT: СТРОЙКА И ПЕРЕСТРОЙКА



Константин Закурдаев

– В 2009-м производство на IVECO-AMT сократилось менее значительно, чем на других предприятиях отечественного автопрома. За счет чего удалось достичь столь неплохого в условиях экономического кризиса результата?

– Если помните, до конца позапрошлого года существенная часть реализуемых в стране тяжелых коммерческих автомобилей приходилась на самосвалы. Компания «IVECO-AMT» не стала исключением: они составляли 60% нашей производственной программы. Но уже в 2009 году заказы на самосвальную технику практически сошли на нет. Это был серьезный удар, но мы его выдержали за счет заблаговременно разработанных и подготовленных к освоению в производстве новых моделей и модификаций IVECO Trakker. Речь идет прежде всего о лесовозах, которые продолжили пользоваться спросом на докризисном уровне. Причем несколько их крупных партий предприятие отгрузило заказчиком из Восточной Сибири, куда раньше поставлялись лишь единичные образцы. Не сильно упал интерес и к трехосным полноприводным седельным тягачам – в основном их берут для работы в паре с многоосными тралями для перевозки тяжелой строительной техники. Но, естественно, оба этих направления сами по себе не могли компенсировать падения выпуска самосвалов. Поэтому

в качестве основного антикризисного шага мы сделали ставку на разработку широкого спектра специальных модификаций IVECO Trakker, выпущенных в соответствии с индивидуальными требованиями конкретных заказчиков. Да, подобные автомобили редко заказывают значительными партиями, но именно они остаются востребованными в любых экономических ситуациях.

– Какие новинки из созданных в 2009 году сыграли особенно важную роль?

– Мы расширили выпуск устанавливаемых на шасси надстроек, перешли к самостоятельному производству сортиментовозных площадок и контейнеровозных платформ. Кстати, данный шаг позволил предприятию дозагрузить едва не остановившийся сварочный участок, изначально предназначенный для изготовления самосвальных кузовов.

Кроме того, была разработана программа производства моделей, в конструкции которых применена дополнительная ось. Предприятие развернуло выпуск автомобилей с колесной формулой 8х6. Один из них, четырехосный сортиментовоз с подъемной осью, в этом году был впервые продемонстрирован в Москве на выставке «COMTRANS». За счет соблюдения допустимых нагрузок на дорожное полотно он может перевозить значительные объемы леса не только по бездорожью, но и по дорогам общего пользования. Сейчас СП заканчивает

В труднейший кризисный год совместное предприятие IVECO-AMT показало наименьшее падение производства среди всех российских производителей коммерческой автотехники. О том, за счет чего этого удалось добиться, а также как компания планирует развиваться в ближайшие годы, рассказывает ее генеральный директор Владимир Новик.



Шасси с четвертой поддерживающей осью IVECO-AMT 633903 (8x6), оборудованное сортиментовозной платформой



Стабильный спрос сохраняется на IVECO Trakker в варианте полноприводного седельного тягача



В 2009 году IVECO-AMT выполнило несколько крупных контрактов на поставку трубозвов

разработку собственного четырехосного сортировозного прицепа, который пока изготавливается совместно с одним из наших партнеров.

С Варгашинским заводом противопожарного оборудования на базе IVECO Trakker сделан первый экземпляр уникального пожарного автомобиля, оборудованного самым мощным в стране насосом производительностью 100 л/с. Еще нами разработано и построено шасси, предназначенное для работы в условиях сверхнизких температур, – все его оборудование сохраняет работоспособность даже при $-60\text{ }^{\circ}\text{C}$! Естественно, в дальнейшем мы предложим это шасси под установку не только пожарных, но и других кузовов.

Отдельно надо сказать и о переходе к использованию отключаемого переднего моста, что подогрело интерес к нашим полноприводным автомобилям. В отличие от применяемого ранее переднего моста с неотключаемым приводом, он позволяет экономить до 15% топлива, а также обладает более высоким ресурсом, что важно для этого далеко не дешевого в ремонте агрегата.

И еще один важный момент: в начале этого года мы начали выпуск автомобилей IVE-

CO Trakker в рестайлинговом исполнении. То есть на сегодня изготавливаемые нами в Миассе автомобили ничем не отличаются от импортируемых из Европы.

– Насколько сильно предприятию пришлось ужаться, чтобы продержаться в наиболее сложный кризисный период?

– Вы удивитесь, но по финансовым показателям именно 2009 год стал для IVECO-AMT лучшим за всю его историю: чистая прибыль оказалась в полтора раза больше, чем годом раньше! И это несмотря на то, что мы три раза корректировали цены на нашу продукцию в сторону уменьшения. Конечно, свою роль здесь сыграл изменившийся валютный курс, а также переход к выпуску более специализированной, а значит, более сложной техники, приносящей более высокий доход. И тем не менее без антикризисных мероприятий, без оптимизации производства и численности работников нам было бы трудно. Да, из 320 человек на заводе осталось 249, в отличие от всех прежних лет, зарплата в минувшем году не увеличилась, прием новых сотрудников пришлось приостановить. Но мы сохранили профессиональный костяк коллектива, а

также молодые кадры. Значительно повысилась отдача от каждого работника – по эффективности труда IVECO-AMT далеко оторвалось от любого из российских автозаводов!

– Пришлось ли в связи с кризисом заморозить строительство нового корпуса?

– Задержка с его возведением, что называется, имела место, но связана она с необычайно сильными морозами этой зимой, из-за которых не могла работать крановая техника. Ну а кризис, который привел к снижению цен в строительном секторе, нам даже помог. К примеру, над всей территорией нового цеха, а это 12000 м², мы вопреки первоначальному плану возвели не обычную, а мембранную, то есть практически вечную крышу. Так что строительство как велось, так и ведется.

А вот что кризис заставил нас сделать, так это пересмотреть роль нового корпуса в технологии производства наших машин. Первоначально мы собирались перенести на территорию возводимого здания оборудование для сварки самосвальных кузовов. Затем, когда интерес со стороны заказчиков к самосвалам упал, были планы пустить под его

крышей современные окрасочную и катафорезную линии. Но теперь, когда стало понятно, что уже в этом году спрос на нашу технику вернется на докризисный уровень, а также учитывая новые договоренности с итальянцами, решено полностью отдать строящиеся площади исключительно под финальную сборку автомобилей и надстроек. Это позволит предприятию поднять верхнюю планку ежегодного выпуска грузовиков с нынешних 800 до 3000 в год. А для окраски и антикоррозийной обработки в ближайшей перспективе IVECO-AMT возведет еще один корпус – территория под него уже выделена.

– И когда же строящийся корпус вступит в работу?

– Частично он функционирует уже сегодня – в нем начал действовать таможенный склад. Окончательно возведение «коробки» здания завершим к концу этого года, а в следующем начнем монтаж и постепенный ввод в работу производственного оборудования.

– До кризиса существовали планы расширения модельного ряда предприятия за счет организации выпуска других моделей IVECO...

– Недавно я встречался с итальянцами, и мы приняли решение, что с этого года импорт полноприводных IVECO Trakker в Россию будет прекращен, а их производство и продажа в нашей стране становятся исключительной прерогативой IVECO-AMT. Более того, уже есть договоренность о поставке нам 12 сборочных машинокомплектов полноприводных IVECO Cargo. Решение о начале их выпуска связано с на-



метившимся спросом со стороны компаний, у которых сложился однородный парк нашей техники, но которые нуждаются в более легких моделях для использования, к примеру, в варианте вахтовки или технич-

ки. Кроме того, достигнута договоренность об организации сборки на нашем предприятии магистральников Stralis – их первые машинокомплекты должны прибыть на IVECO-AMT в начале осени. ■



Специально для пожарного автомобиля разработано полноприводное шасси с двухрядной 4-дверной кабиной

ИЗ АРХИВА

IVECO-AMT

ООО «IVECO-AMT» было зарегистрировано 16 апреля 2009 года. Однако история этой компании началась задолго до этого, в 1993 году, когда IVECO S.p.A, ГАЗпром и Уральский автомобильный завод на паритетных началах организовали в Миассе совместное предприятие «IVECO-УралАЗ», которое начало свою работу с организации сборки капотных IVECO Magirus. Новое название СП отражает те изменения, которые произошли на протяжении последних лет в составе его владельцев: сначала из их числа вышел автозавод «Урал», а затем ГАЗпром. В результате треть акций компании сегодня находится у IVECO S.p.A., остальная часть – у миасской компании «AMT» (Advanced Manufacture Technology). А в самом названии IVECO-AMT последние три буквы дословно расшифровываются как Automobile Miass Tourino: в Миассе расположена штаб-квартира российского учредителя, а в Турине – штаб-квартира концерна «IVECO S.p.A». В настоящее время модельная гамма предприятия включает широкий ряд трех- и четырехосных моделей, разработанных на базе IVECO Trakker.