



# «ИВЕКО-АМТ» Совершеннолетие

Работающему в Миассе российско-итальянскому совместному предприятию «ИВЕКО-АМТ» (до 2009 года – «ИВЕКО-УРАЛАЗ») в прошлом денабре стукнуло восемнадцать. К своему совершеннолетию оно подошло с впечатляющим результатом и с еще более впечатляющими планами. О том, как эти результаты были достигнуты, и какими путями предстоит претворять намеченное в жизнь, мы попросили рассказать генерального директора СП «ИВЕКО-АМТ» Владимира Новина.

– Владимир Леонидович, по итогам минувшего года производство «ИВЕКО-АМТ» преодолело отметку в тысячу автомобилей, казавшуюся чем-то очень далеким еще каких-то пару лет назад. За счет чего именно сейчас, когда другие отечественные автопроизводители мечтают выйти хотя бы на докризисные объемы производства, удалось взять этот рубеж?

– Минувший год был не самым легким и благоприятным как для всего российского автомобилестроения, так и конкретно для «ИВЕКО-АМТ»:

большинству наших клиентов пришлось столкнуться со значительным увеличением ставок по кредитам, резко уменьшились заказы со стороны госсектора, замедлилось развитие лесной отрасли, куда мы на протяжении нескольких последних лет отгружали значительное число сортиментовозов. Кроме того, в начале прошлого года наше предприятие прекратило получать двигатели стандарта Евро-3 и, хотя действие этих экологических нормативов в России было продлено еще на год, нам пришлось предлагать заказчи-

кам автомобили исключительно стандарта Евро-5, а они заметно дороже. Так что первый квартал по продажам у нас получился провальным. И тем не менее, нам удалось выправить положение, закончив год с хорошей прибылью и очень обнадеживающим результатом. Потому что качество равно или поздно должно было перейти в количество! Ведь наш бизнес – это не бизнес одного дня: как правило, сначала заказчик берет на пробу одну-две машины, потом, через несколько лет, если его все устраивает – еще четыре-пять, и только после этого можно рассчитывать на приобретение с его стороны действительно крупной партии. За 18 лет работы мы, несмотря на все коллизии, происходящие в экономике страны, сумели зарекомендовать себя надежными и ответственными партнерами, выпускающими технику со стабильным уровнем качества, и это теперь приносит свои плоды.

**– Вы напрямую связали успех «ИВЕКО-АМТ» с качеством выпускаемых автомобилей. Насколько оно соответствует качеству таких же грузовиков, выпускаемых на европейских заводах Iveco?**

– Если посмотреть на происхождение поставляемых российским заказчикам Iveco Trakker, то 90% из них сделаны в Миассе, и лишь 10%, а это главным образом четырехосные модификации, которые мы только собираемся выпускать, постав-

ляются из Европы. И не последнюю роль в подобном выборе играет сравнение качества приобретаемых машин.

**– И все же успешное завершение минувшего года «ИВЕКО-АМТ» наверняка можно связать не только с качеством выпускаемых автомобилей?**

– Наш главный козырь – возможность предложить заказчику автомобиль в полном соответствии с его индивидуальными требованиями к кон-

**У РУЛЯ «ИВЕКО-АМТ»**



Помимо пришедшегося на прошлый год совершеннолетия, у СП «ИВЕКО-АМТ» в феврале 2013 года случилась еще одна знаменательная дата: его генеральный директор Владимир Леонидович Новин отпраздновал свой 50-летний юбилей! Пришедший на Уральский автозавод в 1985 году после окончания Челябинского политехнического института и за

13 последующих лет прошедший путь от инженера-конструктора до заместителя главного конструктора, в 1998 году Владимир Новин занял кресло генерального директора совместного предприятия, тогда еще называвшегося «ИВЕКО-УРАЛАЗ». К слову, в тот год СП сделало лишь четыре машины, собственных производственных помещений у него не было вовсе, на счету – всего несолько тысяч рублей плюс миллионный долг в валюте. С тех пор предприятие преобразилось кардинально, превратившись в одно из самых современных и эффективных в отрасли производств. И изменения эти произошли под непосредственным руководством Владимира Новина (он возглавляет «ИВЕКО-АМТ» все это время за исключением небольшого периода с 2002 по 2003 год, когда работал директором АЗ «Урал»). Причем СП не просто растет, разрабатывает новую продукцию и совершенствует технологии, который год подряд оно работает с прибылью. Чего наша редакция желает генеральному директору и всему «ИВЕКО-АМТ» и в дальнейшем!

струкции и комплектации. Не удивительно, что грузовики одной модели и назначения, но выполненные по разным контрактам, как правило, в большей или меньшей степени отличаются друг от друга. Подобную гибкость нам обеспечило интенсивное развитие собственных технологических возможностей. Судите сами: в 2007 году вся территория «ИВЕКО-АМТ» занимала всего 3,3 гектара. Сейчас же она

выросла почти в пять раз – до 15 гектаров, и еще 25 гектаров находится на освоении. Итого – 40 гектаров! Естественно, рост территории напрямую связан с ростом наших производственных мощностей. Два года назад мы закончили строительство большого сборочного корпуса, применив при этом самые современные технологии и материалы, а этим летом должна заработать первая очередь опять же



На сегодняшний день СП «ИВЕКО-АМТ» самостоятельно изготавливает кабины, осуществляя их сварку, грунтовку, окраску и сборку интерьера.



Современная камера для грунтовки и окраски. Пока ее задействуют при изготовлении кабин, а вскоре, после передачи их в отдельный цех, в этой камере будут грунтовать и красить рамы и различные надстройки.



Одни из изготовленных в феврале двенадцати Iveco Eurocargo. Все они переданы в распоряжении заводов по производству различных нуждов и настроен.



После начала выпуска в Миассе Iveco Eurocargo с колесной формулой 4x2 эти автомобили предстанут перед нашими заказчиками не только как развозные грузовики и фургоны, но и как различные специализированные машины.

возведенного с нуля корпуса по изготовлению кабин, где после вступления в строй второй очереди будет полностью осуществляться их сварка, грунтовка и окраска. Причем сваркой займутся роботы. В этом корпусе мы сможем изготавливать до 27 кабин в сутки, его годовая мощность при односменной работе составит 7000 кабин. Таким образом, в старом, приобретенном еще во второй половине 1990-х здании, где до недавнего времени осуществлялся полный цикл изготовления автомобилей, вскоре будут производиться только рамы и различные надстройки.

*– Не трудно подсчитать, что новые производственные возможности «ИВЕКО-АМТ» при трехсменной работе позволят выпускать более 20 тыс. автомобилей в год! Не слишком ли смелая цифра для предприятия, только-только сумевшего преодолеть годовую планку в тысячу машин?*

– В настоящее время все наши усилия направлены на то, чтобы довести производство до 5 тысяч машин в год. Это реальная цель, вполне достижимая в ближайшие несколько лет. Именно для получения подобного результата «ИВЕКО-АМТ» сейчас подтягивает все свои технологии и производственные про-

цессы. Уверен, с пуском нового корпуса кабин и окончательным переносом сборки выпускаемой автотехники в новый большой корпус мы придем к данным показателям.

Естественно, рост мощностей ведет к росту численности персонала: если в 2010 году на «ИВЕКО-АМТ» работали 249 человек, то сейчас – 447. Причем расширяются штаты не только рабочих – в минувшем году впервые за долгое время мы увеличили штат инженерно-технических работников. И, тем не менее, все равно ощущается недостаток в квалифицированных кадрах и, в первую очередь, в конструкторах: ведь, как я уже

говорил, политика «ИВЕКО-АМТ» строится на выпуске автотехники с учетом требований каждого из заказчиков, а значит, у нас как нигде велик объем конструкторских работ.

*– Увеличить годовое производство до 5 тысяч автомобилей за счет выпуска одной единственной модели Iveco Trakker вряд ли удастся, даже если довести число ее модификаций до абсолюта.*

– Iveco Trakker теперь не единственная продукция «ИВЕКО-АМТ». В 2010 и 2011 годах мы с использованием тех же самых технологий изготовили первые партии магистральных Iveco Stralis, и



Одна из новинок «ИВЕКО-АМТ»: трехосный Iveco Trakker в версии магистрального тягача с задней пневмоподвеской и высотой «седла» под стандартный полуприцеп.



Уникальная разработка «ИВЕКО-АМТ»: пожарный автомобиль для работы в тоннелях с возможностью реверсивного движения.

в текущем году сделаем как минимум полторы сотни автомобилей данной модели. Но главная наша ставка – на Iveco Eurocargo. Речь идет о грузовиках полной массой от 10 до 18 т, в производственной программе компании Iveco занимающих позицию на ступеньку ниже Trakker и Stralis. Их выпускают как в дорожном исполнении с колесной формулой 4x2, так и в варианте внедорожника с колесной формулой 4x4. На сегодня в нашей стране Eurocargo известен, прежде всего, в качестве развозного фургона, но мы, помимо этой его основной профессии, видим данную модель и как технологическую машину, то есть машину, встроенную в те или иные технологические цепочки, будь то перевозка сыпучих грузов, очистка дорог, производство строительных или ремонтных работ. Замечу, что полная масса некоторых сертифицированных нами модификаций Eurocargo составляет 11 990 кг, а значит, им можно будет беспрепятственно работать в городской черте, к примеру, в Москве, где сейчас вводится запрет на въезд в город грузовиков полной массой свыше 12 т.

– Когда совместное предприятие начнет производство Iveco Eurocargo?

Их производство уже ведется – первая партия в количе-

**«ИВЕКО-АМТ». Краткий экскурс**



Расположенное в городе Миасс Челябинской области совместное предприятие «ИВЕКО-УРАЛАЗ» (с 2009 года – «ИВЕКО-АМТ») было создано на паритетных началах Iveco S.p.A., «Газпромом» и Уральским автомобильным заводом. Дата официальной регистрации – 5 декабря 1994 года. Сегодня в составе СП из прежних учредителей осталось только Iveco, сохраняющее за собой треть акций, остальные перешли в распоряжении миасской компании «АМТ» (Advanced Manufacture Technology). Первые грузовики в рамках данного проекта были сделаны в январе 1993 года – это были хорошо знакомые в

нашей стране капотные Magirus. В 1997 году состоялся переход на изготовление более современного «УралТранкер» с бескапотной кабиной от, как раз снятого с производства в Европе, Iveco Eurostar. Кстати, линия по выпуску этих кабин отошла Автозаводу «Урал», когда он вышел из состава учредителей СП, а само СП тогда занялось сборкой более современных Iveco Trakker, постепенно освоив сварку, грунтовку и окраску их кабин и рам. Долгое время производство уральских Iveco носило единичный характер, его объемы начали заметно расти только во второй половине 2000-х: в 2005 году они составили 96 ед., в 2006 году – 215, в 2007 году – 379, в 2008 году – 495. Затем, в 2009 году, в результате кризиса произошел небольшой спад: было сделано 325 грузовиков. Но дальше дела снова пошли в гору: в 2010 году предприятие реализовало 496 автомобилей, в 2011 году – 959 и в 2012 году – 1021. СП самостоятельно разрабатывает и производит самосвальные кузова, сортировочные платформы и пожарные автомобили. В 2010 году здесь завершили строительство нового сборочного корпуса, а в 2013 году должен войти в строй отдельный корпус кабин. Кроме того, в этом году планируется начать выпуск модернизированного Iveco Trakker и сделать крупные партии Iveco Eurocargo и Stralis. План производства на текущий год – 1930 машин.

стве 36 единиц была изготовлена и отгружена заказчику под установку кузовов-лабораторий еще во второй половине минувшего декабря. Причем речь в данном случае идет об

автомобилях повышенной проходимости. Да, в Европе их доля в общем объеме выпускаемых Eurocargo не дотягивает и до 5%. Но здесь, я уверен, все будет по-другому: мы выведем

на рынок широкий спектр специализированных грузовиков-внедорожников, с одной стороны, не таких дорогих, как более тяжелые европейские аналоги, с другой – по своим основным



В новом сборочном корпусе «ИВЕКО-АМТ» недавно заработал участок по производству современных пожарных автомобилей.



В прошлом году на «ИВЕКО-АМТ» начали производство Iveco Trakker с чешской экскаваторной надстройкой UDS 114. В этом году появится модификация машины с возможностью управления шасси из кабины экскаватора.

потребительским свойствам ни в чем им не уступающим. И что особенно ценно: полноприводный Eurocargo по характеристикам сопоставим с внедорожниками российской разработки. А значит, появляется возможность установки на него аналогичных кузовов и надстроек, коих на сегодняшний день разработано великое множество. Не случайно все 12 Eurocargo в варианте шасси, которые СП «ИВЕКО-АМТ» изготовило в феврале, разошлись по различным кузовостроительным компаниям.

Конечно, я отдаю отчет в том, что в нашей стране грузовики класса Eurocargo пока пользуются меньшим спросом в сравнении с моделями более высокой грузоподъемности. Но выводя их на российский рынок, мы пойдем тем же путем, по которому шли все последние годы, продвигая на него Trakker, то есть, модифицируя автомобиль в той степени, в которой это требуется конкретному заказчику. В частности, уже сегодня прорабатывается возможность изготовления модификаций Eurocargo с автоматической коробкой передач, с задней пневмоподвеской и даже с колесной формулой 6x4 и 6x6.

– **Расширение линейки Iveco Trakker потребовало от «ИВЕКО-АМТ» создания соб-**

**ственного производства надстроек. Будет ли СП самостоятельно разрабатывать и изготавливать надстройки для Iveco Eurocargo или же эта обязанность целиком и полностью ляжет на сторонних производителей?**

– На фоне активно практикуемого за рубежом аутсерсинга, когда те или иные автомобилестроительные предприятия перепоручают разработку и производство всего, что только возможно, сторонним компаниям, стремление «ИВЕКО-АМТ» к самостоятельному изготовлению надстроек может показаться не совсем современным и оправданным. На самом же деле, нами движет желание предоставить заказчику максимально качественный и надежный продукт. Потому что в самосвальной или сортиментовозной надстройке собственного изготовления я уверен на сто процентов, а об аналогичной продукции других отечественных производителей того же, к сожалению, сказать не могу.

Кстати, что касается аутсерсинга, то в Европе с ним получился явный перебор: ведущие европейские автопроизводители отдали на сторону слишком много! В результате – упадок собственной инженерной школы, утрата и утеkanie к конкурентам ноу-хау и технологий.

Впрочем, вернемся к «ИВЕКО-АМТ». Помимо изготовления автомобилей за последние несколько лет на предприятии созданы еще два самостоятельных направления.

Первое – это производство надстроек. Только самосвальных кузовов за минувший год «ИВЕКО-АМТ» изготовило почти полтысячи – результат, соизмеримый с результатом любого крупного специализированного завода!

Второе направление – разработка и изготовление автотехники для борьбы с огнем. Причем мы сразу поставили перед собой задачу предложить заказчику самые современные, даже уникальные пожарные автомобили. – **Поскольку пожарное направление сравнительно новое для «ИВЕКО-АМТ», за образец ваши конструкторы берут технику кого-то из ведущих европейских производителей?**

– Мы плотно сотрудничаем с Iveco Magirus, но не копируем его модели. Да, «ИВЕКО-АМТ» приобретает у этой, безусловно, одной из наиболее авторитетных в Европе компаний различные комплектующие, по обоюдной договоренности заимствует какие-то технические решения. Но конечный автомобиль мы все равно разрабатываем самостоятельно. Причем в данном случае речь идет не толь-

ко о надстройке, но и о шасси. Именно с прицелом на создание пожарных машин нами разработаны несколько специальных двухосных модификаций Iveco Trakker, включая модификации с задней пневмоподвеской, с обоими управляемыми мостами и с одинаковыми кабинами спереди и сзади. В последнем случае речь идет о машине с реверсивным ходом для работы в тоннелях – ничего подобного никто в стране прежде не производил!

За период с 2009 по 2012 годы на базе наших шасси были также разработаны уникальные пожарные автомобили для аэродромов и для эксплуатации в северных регионах страны при температуре до -60 °С, а также целый ряд другой пожарной спецтехники. Сейчас в новом сборочном корпусе «ИВЕКО-АМТ» организован отдельный участок, где производится пожарная техника самого высокого класса. В частности, на трехосном шасси Iveco Trakker уже разработана и запущена в производство машина АЦ 7.0-150 с объемом цистерны для воды 7000 л. В июне прошлого года заказчик завершил ее эксплуатационные испытания, после чего ему было поставлено еще пять таких машин. А теперь совместно с Magirus мы создали и готовим к выпуску более подвижную и проходимую модификацию АЦ 6.0-100 на шасси того же Iveco Trakker.

– **Ну а какую спецтехнику планируете изготавливать на базе Iveco Eurocargo?**

– На первых порах это будут самосвалы, как двухосные, так и трехосные. Планируем разработать и выпускать на шасси Eurocargo и пожарные автомобили: сперва подготовим наиболее востребованный автомобиль-цистерну, а затем предложим несколько узкоспециализированных модификаций. Думаю, в самое ближайшее время мы сможем показать всем заинтересованным заказчикам как сами Eurocargo во всем их существующем многообразии, так и первые экземпляры специальной техники, разработанной на базе этих автомобилей.

ОБЩАЯ ПЛОЩАДЬ ПРЕДПРИЯТИЯ СОСТАВЛЯЕТ 119872м<sup>2</sup>  
АСЦ2 - 12096м<sup>2</sup>



Так сегодня выглядят владения «ИВЕКО-АМТ» На заднем плане слева – новый корпус изготовления кабин, справа – новый сборочный корпус.

Константин Занурдаев