



УРАЛЬСКИЙ ХАРАКТЕР

В первом номере своего корпоративного издания генеральный директор СП «IVECO-УралАЗ» Владимир Новик все помянул имя вашего покорного слуги. Цитирую: «...главный редактор журнала “КомТранс” Александр Солнцев как-то мне признался: “Всегда интересно бывать на вашем заводе. Знаете почему? Я все думаю, сколько вы еще протяните?”». Честно говоря, не помню, чтобы я мог выразиться столь цинично, тем более по отношению к коллективу, который знаю много лет и очень прилично к нему отношусь. Но не в этом суть: празднующее в нынешнем декабре свое 15-летие небольшое миасское предприятие вопреки всему «не загнулось», живет и продолжает развиваться.

Александр Солнцев

Фото автора

Что скрывается за ребрендингом

Спросите, почему вопреки? Да хотя бы по причине весьма прохладного отношения со стороны своих учредителей, причем как с российской, так и с итальянской стороны. А уж про «поддержку» (а точнее, полное её отсутствие) со стороны родного государства и говорить, право, как-то неловко (кратко об истории проекта – в рубрике «Из архива»). Долгие годы дела у СП шли ни шатко ни валко. Ежегодный выпуск не превышал плюс-минус 100 UralTrakker’ов в год. 2008-й ознаменовался рекорд-

ным за всю историю первого в отечественном автопроме совместного предприятия показателем – 495 собранных автомобилей. Правда, реализовать из них удалось 374 – Уральский хребет, увы, не стал помехой для нынешнего кризиса. Впрочем, опосредованно через IVECO его дыхание в Миассе ощутили куда раньше других российских автозаводов – еще в феврале 2008-го – и, соответственно, скорректировали бюджет, сократив план с 800 до 500 автомобилей. Более того, по словам Владимира Новика, за счет создания запаса комплектов SKD и уменьшения издержек прошедший год отличался от предыдущих равномер-



Генеральный директор СП «IVECO-УралАЗ» Владимир Новик: «Теперь у СП только два собственника – работать стало значительно проще»

2008-й ознаменовался рекордным за всю историю первого в отечественном автопроме совместного предприятия показателем – 495 собранных автомобилей

ной загрузкой производства и в несколько раз большей прибылью по сравнению с 2007-м, при сопоставимых объемах реализации грузовиков.

Но не только рекордным выпуском войдет в историю СП 2008-й. В минувшем году в Миассе провели ребрендинг – IVECO Trakker местного производства называются теперь не Урал-IVECO, а IVECO-AMT. «AMT» – это аббревиатура, расшифровывающаяся как Automobile Miass Turin. По озвученной в СМИ официальной версии, необходимость ребрендинга назрела из-за того, что в последнее время многие потенциальные клиенты стали принимать за продукцию СП бескапотные Уралы так называемой «дорожной гаммы» с кабинами IVECO. Как можно спутать современную кабину Stralis, кото-



Представители модельного ряда СП – сортиментовоз с манипулятором (6х6) и шасси с монтажной длиной рамы 9,5 м (8х6)



рая ныне устанавливается на миасских Trakker'ах, с допотопной (хотя и немного модернизированной) Turbo – большой вопрос. Разве что издали или с похмелья.

Сдается, что истинная причина ребрендинга вовсе не в этом. Аббревиатура «AMT» отражает нынешний официальный статус предприятия – это по-прежнему СП, вот только собственников у него теперь лишь два – IVECO (Turin) и менеджмент предприятия (Miass). При этом 2/3 акций СП принадлежит последнему. Недаром из эмблемы на борту кабины уральских Trakker'ов исчез факел Газпрома, а из названия машины – Урал. Вот этот



Прежняя эмблема на кабинах уральских Траккеров уступила место новой – IVECO-AMT, отражающей нынешний состав собственников миасского СП



ПРОИЗВОДСТВО

Удлиненная рама IVECO-AMT. Кстати, стандартная толщина лонжеронов – 10 мм плюс 8-миллиметровая вставка-усилитель



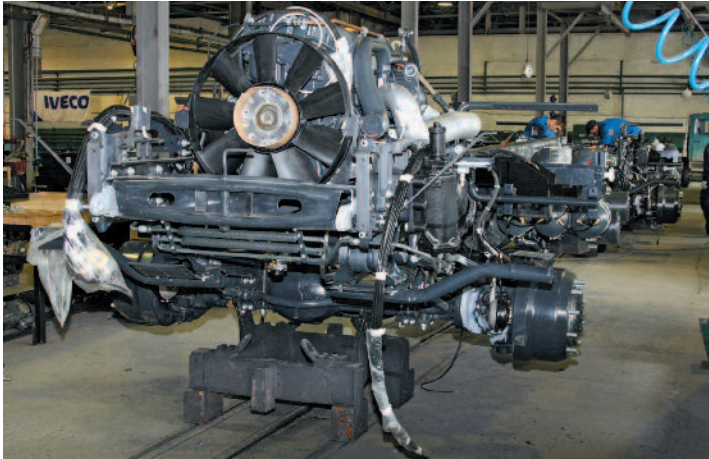
Соответственно при необходимости удлиняется и кардан



В задней подвеске применяются исключительно чувствительные рессоры



А вот в силовой ряд никаких изменений не вносится – от добра добра не ищут



Полуавтоматическая линия сварки кабин. Попутно усиливается их основание



Окрасочная камера для кабин. Слева своей очереди на окраску ждут кабины прошедшие катафорезную обработку



факт и есть, на мой взгляд, ключевое событие 2008-го. Не вдаваясь по понятным причинам в подробности сделки, ограничимся комментарием Владимира Новика: «Работать стало значительно проще». Охотно верю, если вспомнить, что в последние годы все участие Газпрома в деятельности СП ограничивалось попытками продать свою долю в уставном капитале, а зашедшие на Уральский автомобильный металлурги Олега Дерипаски пытались по максимуму выжать из предприятия последние соки, не инвестируя в него ни копейки. О каком развитии тут могла идти речь?

День сегодняшний

Впрочем, положи руку на сердце, и от IVECO проку пока немного. Все инвестиции последнего времени в развитие и мо-

дернизацию как производства, так и самого продукта Миасс делает из своего кармана. Кстати, о продукте. СП нынче собирает грузовики IVECO Trakker под маркой IVECO-AMT с кабинами Stralis Active Day (AD) и Active Time (AT) со спальным местом. Причем кабины эти в исполнении «Н», то есть с минимальным количеством электроники, что, в общем-то, предпочтительнее с учетом основного места эксплуатации уральских Trakker'ов в труднодоступных районах Сибири и Дальнего Востока. Как мы уже неоднократно писали, IVECO-AMT отнюдь не калька с выпускаемого в Испании IVECO Trakker. Фактически в Миассе занимаются дооснащением Trakker'ов применительно к самым тяжелым условиям эксплуатации в соответствии с требованиями заказчика и установкой

СТОП-КАДР



Для поддержания чистоты в главном сборочном корпусе предусмотрена должность оператора машинной чистки

Ныне СП может предложить самосвальные платформы как собственной конструкции с гидравликой Binotto, так и знаменитой Cantoni, собираемые из СКД-комплектов

различного оборудования и спецнадстроек. По одной только раме предусмотрено порядка 50 опций. Понятно, что материнскому заводу с его массовым производством заниматься подобным «глубоким тюнингом» просто не с руки.

Отметим попутно важную деталь – СП при этом не вторгается со своими доработками в «родной» силовой ряд. Кстати, к 380-сильному двигателю Cursor-13 (Евро-3), которым комплектуются IVECO-AMT, недавно прибавилась и его версия мощностью 420 л.с. Львиная доля грузовиков собирается с колесной формулой 6x6 (сейчас испытания проходит автомобиль с отключаемым передним мостом), но встречаются в производственной программе предприятия и весьма экзотические варианты, как то, например, шасси 8x6 с подкатной неведущей осью BPW. Грузоподъемность машины составляет 34,5 т, а монтажная длина рамы для установки передвижной насосной станции – 9,5 м. Ранее для размещения такого количества оборудования требовалось пять (!) Уралов.

С некоторых пор на предприятии появился и участок сборки самосвальных платформ (проектная мощность до 400 кузовов в год) и прочих спецнадстроек – контейнеровозной, сортиментовозной, трубоплетевозной площадки и т.д. В процессе освоения сборки собственных самосвальных и иных полуприцепов. Возник сей участок, по правде говоря, не от хорошей жизни. Первоначально СП отдавало производство надстроек на сторону. Но пошли нарекания, в том числе и по качеству сварных швов. Пришлось организовать производство надстроек у себя, благо Новик и К° удалось сохранить коллектив высококвалифицированных сварщиков. Получается в конечном итоге и качественнее, и дешевле. Ныне СП может предложить самосвальные платформы как собствен-

ной конструкции с гидравликой Binotto (ковшового и прямоугольного типа), так и знаменитой Cantoni, собираемые из СКД-комплектов. Причем свои самосвальные установки на 400 кг легче аналогов и, что весьма важно для северных условий эксплуатации, имеют большую площадь обогрева (до 62%).

Как строится технологический процесс? В Миасс приходят комплекты СКД. Сборка начинается с изготовления рам (напомним, что практически каждая из них дорабатывается, так что от получения готовых рам пришлось отказаться). Затем на раму навешивают узлы и агрегаты, после чего собранное шасси поступает в окрасочную камеру, расположенную непосредственно на сборочном конвейере. Параллельно в сварочном цехе на полуавтоматической линии из пришедших из Италии панелей варят каркас кабины, попутно усиливая её основание. Здесь же по соседству расположен и участок сварки панелей кузовов. Сваренные кабины отвозят на АЗ «Урал», которому была передана линия по производству бескапотных кабин IVECO Turbo, где они проходят катафорезное грунтование. После чего они опять возвращаются в лоно СП, то бишь в сборочный цех, для окраски, внутренней отделки и установки на шасси. Сваренные панели самосвальной платформы, кстати, тоже возвращаются туда же для окончательной сборки в большом кузовном стапеле. Затем кузова проходят обработку в дробеструйной камере и красятся.

И завтрашний

Такова в общих чертах нынешняя логистика производства. По мнению Владимира Новика, на этих площадях при такой технологии можно спокойно выпускать до 800 автомобилей в год. Но миноритарный совладелец СП выступил с заявлением, что



Собственный участок сварки панелей самосвальных кузовов. Сварка ведется в среде защитного газа. Теперь к качеству сварных швов претензий нет



После главного сварочного стапеля самосвальный кузов отправляется в дробеструйную камеру. Для его обработки применяется итальянская дробь «калибров»



ИЗ АРХИВА

СП «IVECO-УРАЛАЗ»

Протокол о намерениях между IVECO и УралАЗом (ныне АЗ «Урал») был подписан в конце 1991 года. 18 апреля 1992-го стороны подписали лицензионное соглашение, предоставлявшее УралАЗу право на сборку тяжелого самосвала в арктическом исполнении IVECO-330.30 ANW, ближайшего наследника хорошо известного в России бамовского Magirus'a. Дальше больше – партнеры дозрели до совместного предприятия «IVECO-УралАЗ», решение о создании которого было принято в апреле 1994 года тремя учредителями: ОАО «УралАЗ», РАО «Газпром» и IVECO S.p.A. Его официальная регистрация состоялась 5 декабря того же года. Уставной капитал СП соста-

вил \$33 млн., а доля каждого из учредителей – 33,33%. Газпром внес свою лепту деньгами, Уральский автозавод – площадкой и новейшими прессами Erfurt, а IVECO передало в Миасс штампы, демонтированную с завода в Ульме автоматическую линию по производству бескапотных кабин IVECO Turbo (серия «Р») мощностью 9000 ед., know-how, а также лицензию на производство и продажу автомобилей СП на территории РФ. Основными задачами совместного предприятия были производство UralTrakker – семейства гибридных грузовиков с кабиной Turbo на шасси новейшего на тот момент ивековского внедорожника EuroTrakker и бескапотных кабин для Уралов.

участие в СП ему интересно только при условии выпуска не менее 2000 автомобилей в год. «Вот мы и впряглись!» – заключил Новик. «Впряглись», надо заметить, весьма серьезно. У города был арендован прилегающий к СП участок земли, позволивший в три раза увеличить территорию предприятия. Началось строительство нового производственного корпуса (126x96 м), по своей технологической мощности в 1,5 раза превосходящего возможности нынешнего сборочного цеха. По выходе на проектную мощность при односменном режиме работе СП могло бы выпускать до 3200 автомобилей в год. При этом в старом корпусе предполагалось оставить только сборку шасси, а в новый перенести сварку, окраску, окончательную сборку и участок спецнастроек. Строительство корпуса планировалось завершить уже в

нынешнем году, но вмешался кризис. В марте закончили каркас здания и стройку заморозили до лучших времен. По озвученным срокам, они (лучшие времена) предположительно наступят в 2010-2011 гг. Хотя освоение новой территории тем не менее продолжается. Здесь создан таможенный склад и стоянка для автомобилей.

В этом году, по словам Владимира Новика, СП планирует собрать 500 IVECO-AMT. По нынешним временам планы более чем смелые, но назвать генеральным директором миасским мечтателем язык не поворачивается. Вся логика предыдущего развития IVECO-УралАЗ говорит о том, что предприятие готово к переходу на качественно иной уровень. Дайте только срок. ■

Готовые к установке на шасси кабины



Примета времени – нераспроданные Траккеры на стоянке



Строительство нового корпуса заморожено до лучших времен



Упрощенная начинка кабины Stralis в исполнении «Н» обходится меньшим количеством электроники



Помимо самосвальных и прочих надстроек СП освоило и производство сортировочных площадок

