

20 IVECO AMT ЛЕТ

2014

2013

2012 EURO CARGO

2011 STRALIS

2010

2007

2006

2000 TRAKKER

1998

1996

1994



IVECO AMT



Уважаемые друзья!

Мне выпала большая честь и привилегия поздравить коллектив ООО «ИВЕКО-АМТ» с 20-летием!

Так получилось, что с вашим предприятием я связан уже довольно давно. За это время мне посчастливилось увидеть, как в Миассе был создан уникальный автомобильный завод, выпускающий грузовики мирового уровня.

Время летит очень быстро, и сейчас сложно поверить, что были времена, когда в полупустом производственном корпусе, образно выражаясь, «гулял ветер». А было это не так давно – в конце 90-х. Зато уже через несколько лет все было заставлено собираемыми грузовиками, правда, это были еще не «Траккеры», а четырехосные «Уралы». В данном случае «еще» не случайно, потому что начиная с середины 2000-х годов здесь уже не просто собирали «Траккеры», а изготавливали их с учетом требований заказчиков.

Когда другие автомобильные заводы страны сокращали свое производство, а то и просто прекращали свое существование, ваше предприятие, напротив, развивалось просто-таки фантастическими темпами. В конце 2008 года Владимир Новик устроил мне экскурсию по будущему заводу. Мы ходили по только что осушенному болоту, а он рассказывал, где какой корпус будет стоять. Честно говоря, верилось с трудом. Но прошло всего несколько лет, и в уже отстроенных корпусах всю кипела работа. И предприятие продолжает развиваться, принимаются новые, еще более грандиозные планы. И уже нет сомнений в том, что они будут претворены в жизнь.

Отдельного упоминания заслуживают автомобили, которые собираются на заводе. Практически каждый из них в инженерном отношении уникален. Такого разнообразия моделей и модификаций нет ни у одного производителя в мире.

Обо всем этом редакция попыталась кратко рассказать на страницах юбилейного выпуска журнала. Мы считаем, что нам очень повезло, потому что мы прожили эти годы вместе с людьми, которые смогли сказку сделать былью. Эти люди – вы, все, кто работал и работает в ООО «ИВЕКО-АМТ».

С праздником вас! Успехов и новых свершений!

Александр Рулевский, редактор корпоративного журнала, к.т.н.



Уважаемые коллеги!

Перед Вами юбилейное издание корпоративного журнала ООО «ИВЕКО-АМТ».

В этом выпуске мы постарались познакомить вас с наиболее значимыми событиями 20-летней деятельности совместного предприятия.

Работая над этим журналом, мы еще раз просмотрели страницы истории, хотя, нам кажется, что уместнее определение «изучили биографию». Потому что предприятие «ИВЕКО-АМТ» больше похоже на живой организм, который все эти годы развития боролся и борется за свое место под солнцем. У него есть свои друзья – это наши клиенты и партнеры. И есть внешняя, порой враждебная, среда – экономические условия в нашей стране.

«Сердце» предприятия «ИВЕКО-АМТ» - его коллектив, команда единомышленников, усилиями которой создано полноценное автомобильное производство и налажен выпуск автомобилей, востребованных на рынке коммерческой техники. Поэтому в этом юбилейном издании мы в «лицах» решили познакомить вас с нашим коллективом.

Поздравляем всех с 20-летием ООО «ИВЕКО-УРАЛАЗ» / «ИВЕКО-АМТ» и желаем нашему предприятию новых побед и достижения всех намеченных планов!

Юлия Трескина, руководитель отдела маркетинга ООО «ИВЕКО-АМТ»



Дорогие друзья!

5 декабря 1994 года было подписано свидетельство о регистрации ООО «ИВЕКО-УРАЛАЭ». Двадцать лет в истории — это не так уж много. Но поскольку мы начинали с «чистого листа», то для коллектива нашего предприятия — целая жизнь. Это были годы становления и значимых успехов.

Нам есть чем гордиться. Многие модели грузовиков, созданные на нашем заводе, не имеют аналогов. Они пользуются устойчивым спросом у потребителей, поскольку максимально приспособлены к тяжелым условиям эксплуатации России. Мы не намерены останавливаться на достигнутом. У нас большие планы по разработке новых модификаций наших автомобилей. А это значит, что впереди предстоит еще много работы.

В чем же секрет успеха «ИВЕКО-АМТ»? Тому есть несколько основополагающих причин: нам не на кого надеяться, а значит мы надеемся только на себя, мы четко понимаем, что благополучие предприятия основано исключительно на собственном продукте, разработанном нашими конструкторами и технологами для наших клиентов. Мы всегда стремились создать у себя полноценный автомобильный завод, и сегодня я с уверенностью могу сказать, что эта цель достигнута.

С огромным удовольствием хочу произнести слова признательности всем, кто внес свою лепту в организацию и становление нашего завода, кто трудился и продолжает на нем трудиться. Мы построили его вместе!

Искренне благодарю всех наших партнеров. Мы очень ценим вашу поддержку!

Особые слова признательности нашим клиентам. Без вас ничего бы не было. Именно вы, приобретая автомобили IVECO-AMT, обеспечиваете дальнейшее развитие нашего предприятия.

**Генеральный директор
ООО «ИВЕКО-АМТ»**

Владимир Новик

1994-1998

«ИВЕКО-УРАЛАЗ». Начало

Проект совместного производства

Работа над проектом организации в Миассе совместного с итальянской компанией Iveco S.p.A. производства грузовых автомобилей развернулась в начале 90-х годов. На «УралАЗе» рассчитывали не просто освоить выпуск грузовиков иностранной марки, а получить доступ к новейшим разработкам, прежде всего, в области производства кабин.

В 70-е годы в СССР было поставлено 9,5 тысяч самосвалов и грузовиков Magirus-Deutz. Это был самый крупный заказ за всю историю импорта грузовых автомобилей в нашу страну. Полноприводный самосвал Magirus отлично проявил себя на стро-

ительстве Байкало-Амурской магистрали и был в то время и в Сибири, и на Дальнем Востоке необыкновенно популярным благодаря своей надежности и простоте эксплуатации. Именно освоение его производства было основной целью российской стороны.

Почему компания Iveco S.p.A. выбрала Уральский автомобильный завод в качестве своего партнера в России? Итальянцы учитывали, что полноприводные автомобили «Урал» хорошо известны в нашей стране. К тому же у «УралАЗа» в тот период была довольно разветвленная сеть станций технического обслуживания, которые рассматривались как своеобразные будущие дилерские пункты.

Лицензионное соглашение

18 апреля 1992 года в Миассе Производственное объединение «УралАЗ» заключило с Iveco S.p.A. лицензионное соглашение, позволяющее ему выполнять сборку капотного полноприводного самосвала IVECO-330.30 полной массой 33 тонны с двигателем воздушного охлаждения под новым брендом «Урал-330.30». Подписи под документом поставили генеральный директор Уральского автомобильного завода Ю. И. Горожанинов и один из руководителей компании Iveco S.p.A. Д. Боскетти.

Специалисты «УралАЗа» считали, что в России существует очень емкий рынок для подобной автомобильной техники. Казалось, что это предположение подтверждала и сама церемония подписания лицензионного соглашения с «ИВЕКО». На нее в Миасс съехались десятки представителей крупнейших отечественных нефтегазовых компаний, а также предприятий, занимающихся добычей полезных ископаемых. Все они в один голос заверяли, что такая техника им нужна, и они готовы приобретать ее десятками штук в месяц. Казалось бы, чего еще надо? Делай да делай.

Ровно девять месяцев спустя (в Миассе тогда шутили, что так в природе и положено) на свет появились первые 15 оранжевых самосвалов «Урал-330.30» в арктическом исполнении с самосвальными кузовами задней разгрузки, предназначенные для эксплуатации в условиях бездорожья. Они представляли собой российские аналоги «Магирусов», собранные на площадях Уральского автозавода. Доля российских комплектующих в



Генеральный директор ОАО «УралАЗ» Ю. И. Горожанинов и Председатель правления РАО «Газпром» Р.И. Вяхирев подписывают соглашение о создании совместного российско-итальянского предприятия «ИВЕКО-УРАЛАЗ». 1994 г.



этих грузовиках составляла 16 процентов, поэтому можно говорить о том, что их сборка фактически стала первым в отечественной практике полигоном для апробации на зарубежных автомобилях изделий российского производства.

19 января 1993 года на территории Производства машин малых серий Уральского автомобильного завода состоялась торжественная передача машин первому заказчику. В поселке Лангепас, расположенном в Тюменской области, куда ушли первые грузовики модели «Урал-330.30», им предстояло перевозить грунт для отсыпки дорог к буровым установкам. Казалось, начало положено.

Но действительность оказалась не столь радужной. До конца 1993 года была выполнена всего пара крупных заказов — только две российские

нефтяные компании действительно приобрели собранные в Миассе «ивековские» грузовики: «ЛУКОЙЛ» — 30 автомобилей и «ЮКОС» — 40. И все.

Причины провала были очевидны. Шел 1993 год. Время было труднейшее. Потом его назовут «эпхой шоковой терапии». Хотя все кругом говорили «рынок, рынок...», но большинство из тех руководителей, кто еще недавно говорил о том, что собранные в Миассе «Магирусы» им жизненно необходимы, надеялись, что государство найдет какую-то возможность распределять эти машины «по старинке» — если уж не бесплатно, то обязательно на каких-то льготных условиях. Но ничего подобного не произошло. И хотя самосвалы «УРАЛ-ИВЕКО 330.30» стоили на 20 % дешевле, чем их «чисто» зарубежные аналоги, экономические потрясения, которые в те годы переживала страна, привели к тому, что у потребителей просто не было денег на их приобретение.

Совместное предприятие

На «УралАЗе» пришли к выводу, что выходом из складывавшегося



замкнутого круга будет расширение гаммы собираемых машин и перенос части производства непосредственно в Россию. Дело в том, что первоначально, согласно условиям лицензионного соглашения, в Миассе предполагалось собирать грузовики по «отверточной технологии» и существенного технологического развития производства не предвиделось.

Стало очевидно, что прежние рамки лицензионного соглашения не охватывают всех нюансов нового проекта, поэтому в апреле 1994 года тремя учредителями — АО «УралАЗ», РАО «Газпром» и компанией Iveco S.p.A. — было принято решение о создании совместного российско-итальянского предприятия «ИВЕКО-УРАЛАЗ», которое 5 декабря 1994 года получило официальную регистрацию.

В качестве учредительского взноса в уставной капитал компания Iveco S.p.A. внесла конструкторско-технологическую документацию, право на лицензионный выпуск капотных и бескапотных грузовиков, а также сварочно-сборочный комплекс производства кабины серии TurboTech и комплект штампов для ее производства. Уральский автомобильный завод предоставил, здание сборочного комплекса. РАО «Газпром» внесло



Сборка грузовиков «Урал-330.30» на Производстве малых серий Уральского автомобильного завода. 1993 г.



«Урал-330.30» является потомком легендарных «Магирусов». На базе этой модели в ООО «ИВЕКО-УРАЛАЗ» было разработано несколько модификаций грузовых автомобилей, в том числе самосвал с задней разгрузкой грузоподъемностью 18,5 тонн, с 12-кубовой платформой, лесовозный автопоезд для перевозки хлыстов массой до 42 тонн, сортаментовозный автопоезд, автоцистерна, ремонтный агрегат для восстановления и освоения нефтяных и газовых скважин.



Виктор Николаевич Береснев, водитель. На Ямбургском месторождении газа работает девятый год. Водил «КрАЗ», «КамАЗ», «Урал», а с мая этого года пересел на «Iveco-УралаЗ»:

— «Iveco-УралаЗ» — машина добрая. Легка в управлении. В этом отношении «КрАЗ» не идет с ним ни в какое сравнение. «Iveco-УралаЗ» гораздо лучше. Причем лучше не только в смысле удобств, комфортности, но лучше и ходовая.

«Газовик», № 15 (16), 19 ноября 1996 г.

свою долю перечислением денежных средств. Кроме этого, предполагалось, что «Газпром» станет крупнейшим потребителем выпускаемых в Миассе грузовиков.

Первым генеральным директором СП «ИВЕКО-УРАЛАЗ» был назначен Валерий Иванович Шестирко. До 1986 года он трудился на Камском автомобильном заводе. На «УралАЗ» В.И. Шестирко пришел в 1989 году и до перехода в совместное предприятие занимал должность директора Производства малых серий Уральского автозавода.

Вскоре началась работа по подготовке производства «ивековских» грузовиков в Миассе. Нужно отдать должное итальянской стороне: в компании Iveco S.p.A. очень серьезно относились к проблемам, возникающим перед новым производством, и принимали все меры, чтобы помочь в их разрешении. Можно вспомнить, что в те годы на «ИВЕКО» были обучены десятки специалистов Уральского автозавода и совместного предприятия, а большое количество сотрудников Iveco S.p.A. практически постоянно работали в Миассе.

Рассмотрев в 1994 году предложение российской стороны, компания Iveco S.p.A. согласилась расширить лицензию и передать совместному предприятию сборку грузовых автомобилей серии TurboTech с кабиной над двигателем. Но специалисты АО «УралАЗ» считали, что шасси грузовиков этой серии, в отличие, например, от кабины, не совсем подходит для эксплуатации в России. Поэтому было принято смелое и оригинальное решение: взять кабину от TurboTech, а шасси — от EuroTrakker, самого современного в то время «ивековского» грузовика, только что поставленного итальянской компанией на свой конвейер, и, совместив их, создать новый автомобиль, который можно было бы собирать в Миассе.

Для решения этой задачи на завод «ИВЕКО» в немецкий город



Ульм отправилась группа конструкторов Уральского автозавода, которую возглавил Владимир Новик. Перед ними была поставлена задача совместно со специалистами Iveco S.p.A. спроектировать новый грузовик для совместного предприятия.

Организация производства

В середине 90-х годов в Миассе полным ходом ведутся работы по созданию технологических мощностей по выпуску «ивековских» автомобилей. Чтобы более наглядно представить себе, что здесь за четыре года было сделано, можно привести такой пример. Только перевозка штампов для производства деталей кабины потребовала пяти крупных грузовых судов, которые доставили их в Архангельск. Кроме этого, на Урал было перевезено и оборудование для сварки кабин. В целом же, как говорят специалисты, объем поступившего из Европы оборудования сопоставим с тем, что был перевезен в Миасс, когда сюда во время войны из Москвы эвакуировали ЗИЛ.

На территории Уральского автомобильного завода создаются новые цеха и участки, оснащенные самым современным оборудованием. Гордостью совместного предприятия стала линия мощных прессов немецкой фирмы Erfurt, обеспечивающих усилие от 45 до 1000 тонн. С их помощью делались кузовные панели. Для того, чтобы получить все необходимые для производства кабин детали, использовались 725 штампов.

С нуля был создан и участок сварки кабин. Здесь поступающие штампованные детали в специальных кондукторах соединялись между собой при помощи сварки, образуя готовые поверхности будущих кабин. Затем на специальной линии производилась их окончательная сборка. Было принято решение использовать не сварочные автоматы, а автоматизированные комплексы, поскольку они позво-

ляли довольно быстро переналаживать технологию на сборку новых изделий.

Полностью собранные кабины направлялись на покраску. Линия окраски кабин впервые в грузовом автомобилестроении России была

оснащена установкой по катафорезному нанесению покрытия. На тот момент в мире работало 63 подобных установок. Та, что «ИВЕКО» передала на совместное предприятие, по производительности занимала третье место.

РУКОВОДСТВО СОВМЕСТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ ООО «ИВЕКО-УРАЛАЗ» (1994–1998 ГГ.)



Шестирко В. И.,
генеральный директор



Боццони А., представитель
фирмы Iveco



Елыков Г. Ф., директор
по производству



Хоруженко В. Я.,
коммерческий директор



Федоренко В. И.,
начальник ПСЦ



Грачев А. Н.,
начальник ЦЛА

В. Я. Хоруженко (коммерческий директор ООО «ИВЕКО-УРАЛАЗ»):

— За несколько лет на площадях совместного предприятия и Уральского автомобильного завода были созданы мощности для выпуска 9000 грузовиков в год. Это был результат упорного труда всего коллектива. Но производство было незагружено из-за отсутствия заказов.

Основной проблемой была высокая цена выпускаемых грузовиков. Тогда она составляла 500 миллионов рублей (по нынешнему курсу — порядка 100 тысяч долларов.— *Прим. авт.*). У тех, кто хотел приобрести наши автомобили, таких денег не было. Явно чувствовалось и прохладное отношение к проблемам предприятия властей, у которых, нужно отметить справедливости ради, своих забот было выше крыши.

Но несмотря на все сложности мы искали пути выхода из сложившейся ситуации. Главный урок, который мы извлекли,— надеяться только на собственные силы.

ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ КОМПЛЕКС ООО «ИВЕКО-УРАЛАЗ»



**Г. Ф. Елыков
(директор по производству ООО «ИВЕКО-УРАЛАЗ»):**

— За несколько лет на мы создали эффективный производственный комплекс по выпуску грузовых автомобилей. Для своего времени он был довольно современным даже по международным требованиям. Могу с уверенностью сказать, что в те годы у других отечественных автозаводов ничего подобного не было.

Потом стали говорить, что наши технологические мощности были избыточны. В какой-то мере с этим можно согласиться, но нужно учесть, что в те годы все ориентировались на объемы производства советского периода. Кроме того, создаваемые технологические линии должны были работать не только на совместное предприятие, но и на Уральский автозавод. Кстати, ведь в итоге так и произошло. Кабина серии TurboTech, которая была разработана для грузовиков «ИВЕКО-УРАЛАЗ», ставится на «Уралы», а установка нанесения катафорезного покрытия и сегодня используется Автомобильным заводом «Урал».

Я считаю, что главной особенностью нашего совместного предприятия и его самым большим преимуществом был высокий уровень локализации. Именно это обстоятельство позволило затем выпускать множество модификаций машин, в том числе и таких, которые не делают больше нигде. А если бы мы занимались только «квтерточной сборкой», то просто «тиражировали» бы одну и ту же модель, поставляемую в виде машинокомплектов с европейских заводов «ИВЕКО». Поэтому можно с полным правом утверждать, что сама история предприятия доказала правильность большинства подходов, которые были заложены при его создании.



Бригада сборщиков первого серийного экземпляра «Урал-Траккер»

Таким образом, к весне 1997 года в Миассе на площадях Уральского автозавода был запущен в строй законченный цикл производства до 9000 кабин в год, который включал линии штамповки, сварки и покраски кабин.

«Урал-Траккер». Начало

К тому времени усилиями конструкторов Iveco S.p.A. и АО «УралАЗа» был спроектирован автомобиль «Урал-Траккер» («УРАЛ-ИВЕКО-6329»). Среди отечественных грузовиков в тот период он был вне конкуренции. Во-первых, благодаря высокопроизводительному двига-



телю мощностью 370 л. с. и шасси грузоподъемностью 24 тонны (в составе автопоезда — до 70 тонн), поставляемых с европейских заводов «ИВЕКО», и, во-вторых, ввиду очевидных преимуществ бескапотной кабины международного класса (как со спальным местом, так и без него), обладающей повышенной комфортабельно-

стью и изготавливаемой по лицензии в Миассе. «Урал-Траккеры» были адаптированы по техническим и экологическим параметрам для условий России и стран СНГ и полностью соответствовали европейским стандартам.

В конце марта 1997 года состоялась презентация опытно-промышленной партии автомобилей «Урал-Траккер», собранных в Миассе. Участниками и свидетелями этого события стали специалисты и рабочие ООО «ИВЕКО-УРАЛАЗ», его учредители, смежники и будущие потребители.

товарный кредит под гарантии клиента руководство предприятия не верило, в бартерные сделки — тоже, так что с реализацией автомобилей возникли проблемы.

Еще весной 1997 года генеральный директор СП «ИВЕКО-УРАЛАЗ» Валерий Шестишко в одном из своих интервью с горечью говорил: «Мы не требуем финансирования, говорим: дайте нам заказы, избавьте от высоких пошлин. Результат — нулевой, понимания наших проблем мы не находим».

Все попытки привлечь внимание к проблемам завода органов государ-



Презентация автомобилей «Урал-Траккер» на совместном предприятии «ИВЕКО-УРАЛАЗ» в Миассе. Фотографии из газеты «Челябинский рабочий» от 26 марта 1997 года

Российский рынок в тот период был практически неплатежеспособен, поэтому у потенциальных заказчиков грузовиков Iveco из Миасса не было средств. В популярный в те годы

ственной власти ни к чему не привели. Рассчитывать, что государство в разгар проведения рыночных преобразований обеспечит завод заказами, было бесперспективно.

«...Первые «Урал-Траккеры» имеют колесную формулу 6x4, а в дальнейшем предусматривается выпускать также конфигурации 6x6 и 4x2. Сфера применения «Урал-Траккера» весьма разнообразна. В зависимости от исполнения это может быть самосвал, лесовоз, бортовой грузовик, седельный тягач или шасси под различные надстройки».

Подобно другим аналогичным проектам в планы российско-итальянского альянса входит постепенное замещение импортных комплектующих отечественными. Однако до смены силового агрегата дело в обозримом будущем вряд ли дойдет: полноценной замены для 370-сильного дизеля Iveco 8210.42K и 16-ступенчатой КПП ZF у нас просто нет.

Александр Солнцев. Журнал «Авто», № 13–14, 1997 г.

1998–2008

«ИВЕКО-УРАЛАЗ». Становление

Новый директор

К середине 1998 года ситуация на автомобильном рынке представлялась безысходной. Достаточно привести только один факт: в первом полугодии 1998 года на «УралАЗе» было выпущено всего 1916 автомобилей, тогда как производственные мощности позволяли собирать до 15 тысяч машин.

Если уж падали продажи «Уралов», то грузовики производства «ИВЕКО-УРАЛАЗ», чья цена была жестко привязана к курсу доллара, стали для потребителей просто недоступными. Предприятие фактически остановилось. Помощи от учредителей ожидать не приходилось. «УралАЗ» сам находился в кризисе, а Iveco резонно считала, что и так уже выполнила все взятые на себя обязательства.

Нужно было что-то делать, поэтому принимается решение сменить



Генеральный директор
ООО «ИВЕКО-УРАЛАЗ»
Владимир Новик, 1998 год

руководство предприятия. **8 июля 1998 года** новым генеральным директором ООО «ИВЕКО-УРАЛАЗ» был назначен Владимир Леонидович Новик. В свои 35 лет Владимир Новик был одним из ведущих технических специалистов Уральского автозавода. К тому времени он уже тринадцать лет отработал на предприятии.

В 1985 году Владимир Новик с отличием окончил Челябинский политехнический институт по специальности «Автомобили и тракторы». В его дипломном проекте, посвященном повышению износостойкости ходовых систем промышленных тракторов, была разработана оригинальная конструкция гусеничного движителя, на которую было выдано Авторское свидетельство СССР. Проект Новика был представлен на Всесоюзный конкурс студенческих научных работ и получил специальную премию Министерства машиностроения СССР. Талантливому студенту было сделано предложение остаться на кафедре и продолжить обучение в аспирантуре, но молодой специалист решил уехать по распределению на Уральский автомобильный завод. На «УралАЗе» Владимир Новик прошел путь от рядового инженера до заместителя главного конструктора автозавода.

В период с 1994 по 1997 гг. Владимир Новик проходил стажировку на предприятиях Iveco в Ульме в Германии и одновременно руководил группой разработчиков, проектировавших грузовой автомобиль для производства на СП «ИВЕКО-УРАЛАЗ» и модернизированных кабину грузовика EuroTrakker для установки ее на автомобили марки «Урал». Специали-

сты «ИВЕКО» очень высоко оценили работу миасских конструкторов, а авторитет самого Новика в Ульме был необыкновенно высок.

17 августа 1998 года Правительство РФ объявило дефолт по основным видам государственных долговых обязательств. Это событие стало в России началом масштабного финансового и экономического кризиса.

Ситуация в ООО «ИВЕКО-УРАЛАЗ» развивалась таким образом, что ее исходом могло стать закрытие совместного предприятия. Но на первом, после августа 1998 года, собрании учредителей новый генеральный директор заверил, что ООО «ИВЕКО-УРАЛАЗ» может нормально функционировать и быть прибыльным даже в условиях кризиса.

Уже первые действия В.Л. Новика наглядно показали, в чем заключается кардинальное отличие предлагаемых им подходов от действий прежнего руководства предприятия. К основным из них можно было отнести активную политику продаж, ориентацию продукта на требования конкретных потребителей и самостоятельный путь развития предприятия.

Новый генеральный директор поставил задачу не ждать заявок от клиентов, а самим активно их искать. Топ-менеджеры совместного предприятия, включая и самого Новика, стали буквально жить в самолетах. Командировки в Магадан, Южно-Сахалинск, Хабаровск, районы Крайнего Севера стали для них привычным делом. И уже очень скоро их настойчивость была вознаграждена: появились первые заказы от «лесников» Дальнего Востока и нефтяников Западной Сибири.



Во многом они стали возможны благодаря новому подходу и к самим грузовикам, собираемым на предприятии. Прежде ООО «ИВЕКО-УРАЛАЗ» собирало партии грузовых автомобилей в конечной конфигурации. Теперь производство каждого автомобиля стали начинать только после подписания контракта с конкретным заказчиком. А раз так, то грузовик должен был изначально максимально соответствовать запросам клиентов.

Iveco и другим зарубежным производителям работать над такими практически «индивидуальными» комплектациями было невыгодно. Это открывало перед ООО «ИВЕКО-УРАЛАЗ», способным удовлетворить подобные заказы, потенциальную возможность внедрения на рынок.

Собственное производство

В начале 2000-х годов очень остро встал вопрос о стратегии дальнейшего развития предприятия и прежде всего его производственных мощностей, которые были созданы в расчете на использование для нужд не только ООО «ИВЕКО-УРАЛАЗ», но и Уральского автозавода. Пока совместное предприятие развивалось как неотъемлемая часть «УралАЗа», в этом не было никаких проблем.

В 2000 году ООО «ИВЕКО-УРАЛАЗ» передаются производственный корпус и административное здание, которые изначально предполагали использовать для изготовления мебели. Предприятие получает возможность начать создание производства на собственных площадях. В корпусе организуются участки подготовки и сборки рам, монтируется конвейерная линия, устанавливается покрасочная камера и внедряется технология последовательно-постовой сборки автомобилей. Каждый пост представляет собой обособленную рабочую зону с определенной специализацией. Подобная организация рабочего процесса позволила повысить производи-



В начале 2000-х годов на площадях ООО «ИВЕКО-УРАЛАЗ» велась сборка четырехосных грузовиков «Урал-5323», которые комплектовались кабиной серии TurboTech

тельность труда, сократить технологический цикл и обеспечить высокое качество сборки.

В 2001 году ООО «ИВЕКО-УРАЛАЗ» собирает партию из 60 седельных тягачей «УРАЛ-ИВЕКО-63291» для экспортной поставки в Ирак, осуществляемой под эгидой ООН. Какое-то время параллельно со сборкой собствен-

ных грузовиков на производственных площадях предприятия собирают четырехосные автомобили «Урал-5323», которые комплектовались кабиной серии TurboTech. Его выпускали малыми сериями порядка 20–30 штук в месяц.

Таким образом, начинается работа на собственных площадях «ИВЕКО-УРАЛАЗ».



Производственный корпус и административное здание, куда переехало ООО «ИВЕКО-УРАЛАЗ», 2000 год

Автомобили для нужд потребителей

Главным преимуществом грузовиков, выпускаемых ООО «ИВЕКО-УРАЛАЗ», становится идеальная приспособленность к условиям эксплуатации. Для этого конструкция автомобилей серьезно модернизировалась. Усиливались мосты, ужесточалась подвеска и проводился еще целый ряд других существенных конструктивных усовершенствований.

Для работы в условиях Крайнего Севера на грузовики «УРАЛ-ИВЕКО» начинают устанавливать дополнительные опции северного исполнения. С наилучшей стороны, например, зарекомендовали себя системы обогрева двигателя, аккумуляторных батарей и топливозаборника.

В производственной программе ООО «ИВЕКО-УРАЛАЗ» появляются новые модификации грузовиков, предназначенные для нужд потребителей и способные работать в самых тяжелых условиях.



Технические специалисты ООО «ИВЕКО-УРАЛАЗ», июль 2004 года

Лесовозы для «Тернейлес»

Активное развитие лесовозной темы началось на «ИВЕКО-УРАЛАЗ» в конце 90-х годов, когда на предприятие поступил заказ от крупнейшего на Дальнем Востоке лесозаготовителя — ОАО «Тернейлес». Тогда в регионе внедрялась «скандинавская» технология транспортировки, и возникла потребность в соответствующих автомобилях, но с учетом местной

специфики. Она заключалась в том, что длина сортамента была не 6 метров (как у финнов), а 4 метра (таково требование для экспорта в Японию).

В 1999 году два первых сортиментовоза производства «ИВЕКО-УРАЛАЗ» начали работать на лесозаготовке в ОАО «Тернейлес». Грузовики оказались на редкость удачными. Поэтому в скором времени

ОАО «Тернейлес» приобрело еще 48 сортиментовозных поездов производства предприятия «ИВЕКО-АМТ».

Именно «Тернейлес» стал первым дилером ООО «ИВЕКО-УРАЛАЗ». Его примеру последовали и другие лесозаготовительные предприятия Дальнего Востока. Для них «ИВЕКО-УРАЛАЗ» поставлял и хлыстовозы для перевозки леса длиной до 23–27 метров и массой до 43 тонн. К 2003 году в Дальневосточном регионе насчитывалось порядка 100 автомобилей производства ООО «ИВЕКО-УРАЛАЗ» различных модификаций.

В начале 2000-х годов сортиментовозная технология получила распространение и в Восточной Сибири. Поэтому, начиная с 2005 года Иркутская область и Красноярский край становятся основными регионами сбыта лесовозной техники «ИВЕКО-УРАЛАЗ».





Кабины TurboTech

Наряду с грузовиком «Урал-5323» кабиной TurboTech, собираемой на производственных мощностях «ИВЕКО-УРАЛАЗ», предполагалось оснащать и новую модель «УралАЗа» — автомобиль «Урал-6361» с колесной формулой 6x6.



Однако из-за сворачивания выпуска кабин TurboTech в Италии было прекращено и производство их «начинкок». Пришлось его осваивать в Миассе. Сложность заключалась в отсутствии многих необходимых для этого тех-

нологий. Поэтому было принято решение — на грузовики «ИВЕКО-УРАЛАЗ» ставить кабины, оснащенные комплектующими, поставленными с европейских складов Iveco, а для «Уралов» производить их модификацию с упрощенным вариантом интерьера, элементы которого изготавливались по обходным временным технологиям. Всего за период с 1998 по 2005 годы было выпущено 678 кабин TurboTech.

Полностью загружен был и прессово-штамповочный цех, здесь выпускали детали кабин серии TurboTech для центрального склада запчастей Iveco. В предыдущие годы компанией было изготовлено порядка 50 тысяч тягачей TurboStar и TurboTech, большинство из них продолжали эксплуатироваться и им время от времени требовались запасные части. Заказ на их производство и был передан на «ИВЕКО-УРАЛАЗ».

Тягачи для Чукотки

Первая партия седельных тягачей «ИВЕКО-УРАЛАЗ» была поставлена на Чукотку в район Певека осенью 2004 года и предназначалась для работы на «зимнике» по перевозке 20- и 40-футовых морских контейнеров с оборудованием и материалами для строящегося золотого прииска. Плечо доставки грузов составляло 480 км.

Первый сезон эксплуатации подтвердил принципиальную возможность контейнерных перевозок тяжелыми автопоездами в условиях «зимника». Вместе с тем были выявлены и недостатки, обусловленные несогласованностью характеристик полуприцепов и тягача.

Во второй партии автомобилей были учтены все дополнительные требования, предъявляемые к технике на Чукотке. На тягачах для уменьшения давления на грунт на задних мостах были применены односкатные колеса увеличенной ширины, уста-



новлены два топливных бака на 700 и 200 литров, применен воздухозаборник с возможностью забора воздуха со среза крыши кабины летом и из моторного отсека зимой, топливные фильтры перенесены в дополнительно утепленный моторный отсек, введен обогрев аккумуляторного отсека, изменена конструкция переднего буксирного устройства, поддон двигателя закрыт снизу дополнительной защитой. Кроме этого, в кабине тягача были установлены два автономных отопителя с топливными бачками и электрообогреваемые стекла, изготовлены специальные системы вертикального выхлопа, применены сидла с тремя степенями свободы.

Автомобили для «Шлюмберже»

В 2004 году начинается сотрудничество ООО «ИВЕКО-УРАЛАЗ» с крупнейшей в мире сервисной компанией «Шлюмберже».

Из воспоминаний зам. генерального директора ООО «ИВЕКО-AMT» Юрия Коростелкина: «Помню, однажды к нам в офис приехал коренастый мужчина и начал рассказывать о том, что их филиал базируется в Тюменской области и для их технологий требовались специальные машины, аналогов которых нет. Все, что у него было, — это фотография американского аналога автомобиля. Так по фотографии создавались первые седельные тягачи и контейнеровозы для «Шлюмберже».

Это были уникальные автомобили, так называемые Winch Truck, не имеющие себе подобных в России. При их разработке пришлось до 6005 мм удлинить колесную базу, изготовить специальную платформу с наклоном назад и роликом в хвостовой части для затягивания грузов, установить мощную лебедку с тяговым усилием до 27 тонн. В целях безопасности, для кабины было разработано специальное ограждение, а для улучшения обзора смонтированы задние окна в кабине автомобиля.



Потребители оценили наши машины. Всего за годы сотрудничества в различные филиалы «Шлюмберже» в Тюменскую, Иркутскую области, Красноярский край, Сахалин, Казахстан было поставлено более 150 автомобилей».

Опора на собственные силы

В 2001 году правопреемник «УралАЗа» Автомобильный завод «Урал» вошел в состав холдинга «РусПромАвто». Отлаженные на тот момент кооперация и сотрудничество между ним и ООО «ИВЕКО-УРАЛАЗ» начинают сворачиваться. Так, в 2002 году сборка грузовиков «Урал-5323» переводится на новый конвейер автосборочного производства АЗ «Урал». В 2004 году тесные производственные связи двух предприятий были фактически прекращены.

С этого момента и ООО «ИВЕКО-УРАЛАЗ», и Автомобильный

завод «УРАЛ», развивались абсолютно самостоятельно, и наличие совместных производственных мощностей стало создавать сложности.

Поэтому было принято решение продать Автомобильному заводу «Урал» все производственные цехи, расположенные на его площадях, оговорив возможность дальнейшего их использования, но уже на договорных условиях. И хотя это снижало степень локализации «ИВЕКО-УРАЛАЗ», но вырученные средства позволили стабилизировать его финансовое положение и приступить к созданию новых,



ориентированных только на нужды совместного предприятия, производственных мощностей.

Новый сварочный цех

В 2004 году в работу запускается сварочный цех, расположенный непосредственно на территории ООО «ИВЕКО-УРАЛАЗ». Вся необходимая для сварки кабин технологическая оснастка была самостоятельно разработана и смонтирована специалистами совместного предприятия.

Всю проектную документацию сварочного производства на «ИВЕКО-

УРАЛАЗ» также сделали своими силами. Оборудование изготовили на одном из предприятий Снежинска. Так что при создании первой собственной линии сварки кабин ООО «ИВЕКО-УРАЛАЗ» заказы за пределами Челябинской области не размещало, добившись полной региональной локализации. Итальянские специалисты проверили получаемые кабины и остались

полностью удовлетворенными уровнем их качества.

Именно в новом сварочном цехе была освоена сборка кабин новой серии Stralis, а полный переход на них был осуществлен в 2005 году. Благодаря этому облик автомобилей «ИВЕКО-УРАЛАЗ» стал полностью соответствовать внешнему виду грузовиков Iveco, выпускаемых в Европе.

СВАРОЧНОЕ ПРОИЗВОДСТВО ООО «ИВЕКО-УРАЛАЗ»



В 2004 году на территории «ИВЕКО-УРАЛАЗ» было создано сварочное производство, на котором велась сборка кабин. Наличие собственного высокоэффективного сварочного производства повысило не только уровень качества и степень локализации производства, но и его гибкость



Iveco Trakker. Новый облик

В январе 2005 года «ИВЕКО-УРАЛАЗ» начинает серийное производство грузовиков «УРАЛ-ИВЕКО-6339», которые являлись аналогами автомобилей Iveco Trakker. Но «Трактеры», собираемые на совместном предприятии, не были «клонами» машин, выпускаемых в Европе.

Чем же отличались Iveco Trakker из Миасса? Здесь делали автомобили, максимально приспособленные к российским условиям эксплуатации.

Специалисты предприятия существенно модернизировали основную несущую часть грузовика — раму. Стандартная колесная база Iveco Trakker составляла 3500 мм, а на «ИВЕКО-УРАЛАЗ» делали машины с колесной базой до 6005 мм. Уже одно это обстоятельство требовало серьезной перестройки автомобиля. Нужно было усилить удлиненную раму и заменить карданные валы, а также практически все трубопроводы и магистрали.

Более того, если Iveco выпускала модель Trakker с колесной формулой 6x6 и 6x4, то на «ИВЕКО-УРАЛАЗ» наряду с ними начинают собирать грузовики и с колесной формулой 8x6.



Тягач с кабиной серии SPR, 2005 год

А это уже совершенно другой автомобиль. Некоторые варианты «ивековских» грузовиков, производимых в Миассе, больше никто, кроме ООО «ИВЕКО-УРАЛАЗ», не делал.

И это уже не говоря о тех оригинальных опциях, которые предприятие предлагало своим клиентам. Их список становится с каждым годом



Трубоплетевоз с кабиной серии Stralis, 2006 год

все обширней, и многие из них затем были внедрены и на сборочных заводах Iveco.

Без всякого преувеличения можно было сказать, что каждый «Траккер», покидавший территорию совместного предприятия, имел свои конструктивные особенности. Это было одной из основных причин того, что «Трактеры» производства ООО «ИВЕКО-УРАЛАЗ» становятся все более популярными.

Производство самосвальных платформ

В 2006 году в сварочном цехе была запущена линия по сварке самосвальных кузовов и других типов надстроек. Сделано это было вынужденно, поскольку специалистов совместного предприятия не устраивало качество закупаемых у сторонних изготовителей самосвальных платформ. Собственное производство кузовов было организовано с качеством, полностью соответствующим европейскому уровню. Каждая платформа после сварки проходила обработку в дробеструйной камере и только затем красилась в специальной камере.

На предприятии начинают выпускать оригинальную самосвальную

платформу собственной конструкции. У предыдущих кузовов система обогрева была устроена по типу итальянских аналогов — через продольные лонжероны. В результате прогревалось только 18 % кузова, что при работе в условиях Крайнего Севера было явно недостаточно.

В новом кузове теплопроводы были проложены не только через продольные, но и через поперечные лонжероны, что позволило довести прогреваемую поверхность до 67 % его площади. Новая самосвальная платформа блестяще зарекомендовала себя в эксплуатации. На «ИВЕКО-УРАЛАЗ» удалось добиться настолько

высокого уровня сварки кузовов, что в 2006 году предприятие заключает лицензионное соглашение с известной итальянской фирмой Cantoni о производстве в Миассе ее самосвальных платформ. Согласно его условиям, из Италии в Миасс поступают комплекты кузовов, а их окончательная сборка проводится на сварочных стендах предприятия.

Наличие собственного сварочного производства позволило «ИВЕКО-УРАЛАЗ» в течение нескольких лет существенно расширить номенклатуру выпускаемых грузовых автомобилей за счет освоения производства новых типов надстроек.



В 2006 году в сварочном цехе предприятия начинается производство самосвальных платформ

Самосвалы «ИВЕКО-УРАЛАЗ»

Начиная с середины 2000-х годов, широкое распространение получают самосвалы «ИВЕКО-УРАЛАЗ» на шасси Iveco Trakker. Уже в стандартную комплектацию машин входили пневматическая двухконтурная тормозная система с ABS и электронный распределитель тормозных усилий.

Очень хорошо в России зарекомендовали себя дизельные двигатели Cursor 13, которыми оснащались автомобили. Высокий крутящий момент при низких оборотах мотора помогал при трогании на подъем и при движении с полной загрузкой на сложных грунтах, что характерно для работы самосвалов.

Специалисты ООО «ИВЕКО-УРАЛАЗ» разработали и новую конструкцию самосвального кузова. Изменения претерпела геометрия платформы: она стала шире, выше и короче, при этом ее вес снизился почти на 500 кг. Благодаря этому стала более рациональной общая развесовка самосвального автомобиля и было обеспечено снижение центра масс груженой машины, что очень важно для самосвалов. Съемный задний борт давал возможность эксплуатировать груженный автомобиль по дорогам общего пользования. Конструкция самосвальной платформы позволила использовать ее

на автомобилях с кабиной со спальным местом. Измененная компоновка гидрооборудования дала возможность крепить запасное колесо и справа, и слева. Все эти наработки использовались конструкторами ООО «ИВЕКО-УРАЛАЗ» при разработке и других моделей самосвалов.

Потребители очень высоко оценивали самосвалы предприятия, о чем свидетельствовали их многочисленные положительные отзывы. Первый опыт применения самосвалов «ИВЕКО-УРАЛАЗ» приводил к тому, что потребители, полностью удовлетворенные их работой, заказывали предприятию новые грузовики.



Самосвалы для спецстроя России

Первая партия самосвалов «УРАЛ-ИВЕКО» была поставлена ФГУП «Дальспецстрой», входящему в состав «Спецстроя России» еще в 2005 году.



Автомобили изначально предназначались для работы на строительстве автодороги Чита–Хабаровск. Первые поставки автомобилей были осуществлены в район станций Ксеньевская и Могоча. Условия эксплуатации в этом районе были тяжелыми: гористая местность, скальные грунты, большие объемы земляных работ при отсыпке полотна дороги при малых плечах перевозки. Это и обусловило применение самосвалов с колесной формулой 6х6.

Самосвалы «УРАЛ-ИВЕКО» отлично проявили себя при работе в таких тяжелых условиях. За весь период их эксплуатации не было выявлено неисправностей, которые нельзя было бы устранить на месте.



«УРАЛ-ИВЕКО-6339» оснащался 6-цилиндровым дизельным двигателем Cursor 13 рабочим объемом 13 литров. Блок цилиндров дизеля был отлит из высокопрочного чугуна, что обеспечивало повышенную жесткость корпуса и головки блока. По мощности и крутящему моменту силовые агрегаты удовлетворяли потребностям любых заказчиков. Моторы Cursor 13, которыми оснащались грузовики «УРАЛ-ИВЕКО-6339», развивали мощность 380 и 420 л.с.

Коробка передач механическая 16-ступенчатая производства ZF, с повышающей верхней передачей. Сделано это было в целях снижения нагрузок на узлы конструкции. Грузовики оснащались 2-ступенчатыми редукторами ведущих мостов, а также устройствами межосевой и межколесной блокировки дифференциалов.

«УРАЛ-ИВЕКО-6339» комплектовались двумя типами кабин: длинной (серии «АТ») и короткой (серии «AD»). Если в итальянском варианте грузовика спальное место устанавливалось только в кабине серии АТ, то на автомобилях, собираемых в Миассе, по требованию заказчиков спальное место ставили даже в кабине AD, которой оснащали самосвалы. Более того, кабины АТ потребители очень часто заказывали с двумя спальными местами. Кабина серии Stralis отличалась повышенной комфортабельностью и была предельно эргономичной. Уровень шума внутри не превышал 6 дБ, и водитель грузовика чувствовал себя в ней примерно так же, как в салоне дорогой иномарки.

Самосвалы «ИВЕКО-АМТ» в «Спецгазавтотранс»

Мы работаем с СП «ИВЕКО-УРАЛАЗ» с момента основания предприятия. С тех пор мы постоянно приобретаем и эксплуатируем грузовики Ivesco, собираемые в Миассе. Всего за эти годы мы купили более двухсот автомобилей, большая часть которых продолжает эксплуатироваться и в настоящее время.



Удовлетворены ли мы своим выбором? Безусловно. Приобретаем машины, укомплектованные различными «арктическими» опциями, из числа тех, что предлагает предприятие. Они действительно облегчают эксплуатацию машин в условиях низких температур.

Юрий Быков
(«Спецгазавтотранс»)

Пожарная техника

Интерес к пожарной технике возник на «ИВЕКО-УРАЛАЗ» в апреле 2007 года. Тогда совместно с ООО «УралПОЖТЕХНИКА» был изготовлен аэродромный пожарный автомобиль АА-12/60.

В АА-12/60 оптимально сочетались три важнейших параметра пожарных машин — мощность, динамика и большая грузоподъемность. Для их достижения конструкторы предприятия модернизировали базовое шасси Iveco Trakker с колесной формулой 6x6. Изменение передаточных чисел ведущих мостов позволило довести максимальную скорость автомобиля до требуемых заказчиком 120 км/ч. Увеличение колесной базы шасси до 4900 мм дало возможность ООО «УралПОЖТЕХНИКА» разместить на нем цистерну для воды объемом 11,3 м³, пенообразователь емкостью 700 л, а также все необходимое специальное оборудование. В комфортабельной кабине серии Stralis были созданы условия для обеспечения транспортировки и боевой работы экипажа из четырех человек.

Испытания опытного пожарного автомобиля проводили в условиях, максимально приближенных к реальным. Зимой на посадочной полосе аэродрома был специально подожжен отслуживший свое самолет. По сигналу тревоги различные спецмашины, среди которых была и АА-12/60, должны были выехать из



Аэродромный пожарный автомобиль АА-12/60 на шасси Iveco Trakker, 2007 год



Пожарный автомобиль, созданный для ОАО «АК Транснефть», 2010 год

пожарного терминала и максимально быстро потушить горящий самолет.

Как вспоминали специалисты, присутствовавшие на проверочном тесте, «когда другие пожарные автомобили еще только подъезжали, АА-12/60 уже заканчивала свою работу. Секрет был прост: она ехала к очагу пожара не по расчищенным рулежным дорожкам, а напрямую, по снежной целине».

Дальнейшее развитие пожарное направление получило в 2010 году, когда по заказу ОАО «АК Транснефть» на предприятии были разработаны и изготовлены пожарные автомобили IVECO-AMT-693910 и IVECO-AMT-693911, предназначенные для тушения огня на объектах нефтегазового комплекса при температурах окружающего воздуха до -45 °С.

Машины были построены на шасси Iveco Trakker с колесной формулой 6x6. На них использовались кабины серии Stralis, которые совмещались с модулем для размещения пожарного расчета и образовывали с ним единое пространство. Стык между модулем и кабиной уплотнялся резиновой гофрой. Благодаря этому члены экипажа могли через образовавшийся проем свободно общаться между собой во время движения авто-

мобиля. В декабре 2010 года предприятие отгрузило изготовленные автомобили ОАО «АК Транснефть».

В дальнейшем разработка новых моделей пожарных автомобилей осуществляется в тесном сотрудничестве с ведущими отечественными и зарубежными производителями пожарного оборудования. Так, с белорусским ООО «ПОЖСНАБ» было разработано несколько десятков пожарных автомобилей различных модификаций, среди которых машины химической и радиационной безопасности, автоцистерны.

С 2011 года в создании пожарной техники участвуют и специалисты германской компании Magirus. Идея сотрудничества с немцами заключалась в том, чтобы за счет установки самого современного оборудования одного из наиболее авторитетных в Европе производителей предоставить потребителям машину, отличающуюся максимальной надежностью и эффективностью.

В 2011–2012 году на базе шасси Iveco Trakker с колесной формулой 4x4 было создано несколько уникальных моделей пожарно-спасательных автомобилей ПСА-Т с реверсивным движением, приспособленных для применения в тоннелях.



На заводе ПСА-Т прозвали «Тяни-толкай». Такое прозвище он получил из-за двух абсолютно одинаковых кабин, расположенных спереди и сзади, благодаря чему автомобиль может без разворота изменить направление движения на противоположное.

ПСА-Т создавался для дежурства у въездов в автомобильные тоннели. Если вдруг внутри возникнет пожар, то установленными впереди и сзади отвалами автомобиль должен расчистить спасателям путь к очагу возгорания. Если потребуются выехать из тоннеля, то разворачивать ПСА-Т не нужно: водитель просто пересекает в заднюю кабину.

Первая версия ПСА-Т появилась в 2011 году и была укомплектована всем необходимым оборудованием для борьбы с огнем. У следующего варианта уникальной машины, названного «Челнок», в пространстве между двумя кабинами разместили пассажирский отсек с двухстворчатой дверью автобусного типа. Этот автомобиль предназначался для эвакуации оказавшихся в тоннеле людей.

«Челнок», так же как и ПСА-Т, имеет колесную формулу 4x4, причем обе оси сделаны управляемыми, что позволило уменьшить радиус разворота и улучшить маневренность. Никто в России раньше подобных машин не создавал, да и в мире производителей специализированных тоннельных пожарно-спасательных автомобилей можно пересчитать по пальцам одной руки.

Спецшасси «ИВЕКО-УРАЛАЭ» 8x6

Конструкторы предприятия активно работают над расширением модельного ряда шасси Iveco Trakker. В 2007 году в производственную программу предприятия было включено спецшасси колесной формулы 8x6 с подъемной подкатной осью. Она имела пневматическую подвеску и блокировалась из кабины водителя при



1 Пожарно-спасательный автомобиль ПСА-Т с реверсивным движением (1) предназначен для ликвидации пожаров в автомобильных тоннелях. Его модификация «Челнок» (2) используется для эвакуации людей. Во всем мире насчитываются единицы производителей подобной техники



движению задним ходом и при достижении скорости более 30 км/ч, а ее подъем мог осуществляться как автоматически, так и принудительно.

Установка дополнительной оси позволила расширить технические возможности базового шасси, имевшего колесную формулу 6x6. В частности, при эксплуатации в условиях бездо-

рожья его грузоподъемность возрастала до 35 тонн. Еще одним достоинством этого шасси было увеличение длины монтажной базы до 9,5 метров, что значительно расширяло возможности его применения для установки различных видов надстроек и спецоборудования.



Разработанное конструкторами «ИВЕКО-УРАЛАЭ» уникальное шасси колесной формулы 8x6 с подъемной осью

2009–2014

«ИВЕКО-АМТ». Развитие

Новое имя

Период деятельности предприятия, начавшийся в 2009 году, стал очень содержательным. Хотя определенный спад производства, вызванный кризисными явлениями в экономике, был неизбежен, но уже через год объемы производства были фактически восстановлены. И это при том, что конкуренция на отечественном рынке грузовой и специальной автомобильной техники чрезвычайно обострилась.

7 апреля 2009 года в Миассе произошло событие, которое без всяких преувеличений можно назвать историческим. На прошедшем здесь общем собрании участников ООО «ИВЕКО-УРАЛААЗ» было принято решение о переименовании общества в ООО «ИВЕКО-АМТ».

Генеральный директор предприятия Владимир Новик так ответил на вопрос журналистов о причинах проведенного ребрендинга: «ИВЕКО-



УРАЛААЗ» — это не просто имя, это почти 15-летняя история нашего предприятия. Это время его становления и первых серьезных успехов. Но нельзя жить одной историей, нужно смотреть вперед и соответствовать реалиям сегодняшнего дня. Поэтому решение о переименовании, которое было принято, фактически завершает эпоху формирования нашего завода.

Существенными основаниями для смены названия общества были и причины, обусловленные практикой

ведения бизнеса. Стало очевидно, что «марочное родство» с «УралАЗом» уже начинало мешать дальнейшему продвижению грузовиков, производимых совместным предприятием. Зачастую бывало мнение, что автомобили «УРАЛ-ИВЕКО» — это «те же самые «Уралы», но только с итальянской кабиной». А когда специалисты предприятия говорили, что это абсолютно не соответствует действительности, им тут же отвечали: «Ну как же, вы ведь «ИВЕКО-УРАЛААЗ», да и грузовики ваши называются «УРАЛ-ИВЕКО».



Что означает аббревиатура АМТ, появившаяся и в названии общества, и в товарном знаке предприятия? Дословно «АМТ» — это «Автомобили-Миасс-Турин». В новом названии общества прямо указаны: основной продукт его деятельности — автомобили, место их производства — Миасс и органичная связь с компанией Iveco, штаб-квартира которой расположена в Турине.

Такая смысловая нагрузка новой аббревиатуры устроила и итальянских



Корпус сборки кабин АСЦ-3 запущен в 2014 году

Корпус сборки автомобилей АСЦ-2 введен в эксплуатацию в 2011 году

Первый производственный корпус АСЦ-1, цех сварки

Производственный комплекс ООО «ИВЕКО-АМТ»



партнеров. Не менее важным было и то обстоятельство, что словосочетание «ИВЕКО-АМТ» звучит одинаково на всех основных языках, и у него нет некорректных переводов.

Ребрендинг показал, что итальянский партнер предприятия, а Ivesco — это один из крупнейших мировых производителей автомобилей, признал, что уровень организации производства на автозаводе в Миассе, а также качество выпускаемых здесь машин полностью соответствуют всем международным стандартам. Фактически это означало, что итальянская сторона с 2009 года связывала планы по расширению своего присутствия в России именно с уральским предприятием.

По прошествии пяти лет с момента переименования можно с полным основанием утверждать, что это был своевременный и правильный шаг. И дело не только в более четкой идентификации предприятия, хотя само по себе это очень важно. Самое

главное, что проведенный ребрендинг дал мощный стимул для дальнейшего развития. Началась работа на свое собственное имя, на свою историю и репутацию. Бренд «ИВЕКО-АМТ» стал узнаваемым. Именно с ним связаны все успехи и достижения совместного предприятия последних лет.

Стратегия развития

Созданное двадцать лет назад ООО «ИВЕКО-АМТ» продолжает уверенно работать сегодня, в отличие от других совместных предприятий, которые во множестве возникали в автомобильной отрасли в 1990-е годы.

На «ИВЕКО-АМТ» считают, что секретом успеха являются выработанные на предприятии основополагающие принципы стратегии развития, которые кратко сформулировал Владимир Новик: «Во-первых, ООО «ИВЕКО-АМТ» ни от кого не зависит, кроме своих заказчиков. То есть, на сколько продали, столько и зарабо-

тали. Не нужно ни на кого надеяться, верить можно только в 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 можно с уверенностью утверждать, что эта цель достигнута.

Важно, считают на «ИВЕКО-АМТ», — не стоять на месте, а продолжать эффективно и качественно работать. А главным условием успеха предприятия является его высокопрофессиональный коллектив, кропотливое формирование которого потребовало много сил и времени.

Руководство ООО «ИВЕКО-АМТ»



Слева направо: Иванов Владимир Васильевич, Минкович Дмитрий Семенович, Деринг Ирина Викторовна, Гордеева Марина Георгиевна, Прохоров Юрий Борисович, Серебрякова Евгения Александровна, Коростелкин Юрий Николаевич, Новик Владимир Леонидович, Новик Андрей Владимирович, Щербаков Александр Васильевич, Родионов Евгений Николаевич

Новый автосборочный корпус

27 июня 2011 года состоялась церемония открытия нового автосборочного корпуса АСЦ-2. Решение о начале его строительства было принято еще в 2007 году. Он возводился в непосредственной близости от действующего производственного корпуса.

Возведение первой колонны нового корпуса было выполнено 28 октября 2008 года и фактически совпало с началом в России экономического кризиса, а уже в апреле 2009 года был закончен монтаж несущего каркаса здания. В последующие два года его возведение было завершено.

Новый автосборочный корпус площадью 12 000 квадратных метров состоит из четырех пролетов, в каждом из которых установлены два

мостовых крана грузоподъемностью от 5 до 20 тонн. При его сооружении использовались самые современные европейские технологии и материалы.

Высота стен составляет 13 метров, снаружи они обшиты бесшовными панелями производства словацких фирм, кровля выполнена по сверхдолговечной швейцарской мембранной технологии, полы цельнозаливные с упрочненным верхним слоем — топпингом.

Корпус АСЦ-2 полностью соответствует всем техническим требованиям компании Iveco. В нем свободно разместились линия по сборке кабин (до декабря 2014 года), посты окончательной сборки автомобилей и участок установки надстроек. Благодаря расширению производственных площадей, дополнительно к выпуску автомоби-



Заместитель генерального директора Ю. Н. Коростелкин

Дирекция по развитию, отдел по контролю за ПИВР



Слева направо в первом ряду: **Дружков Владимир Геннадьевич, Иванов Владимир Васильевич, Пиденко Владислав Васильевич.**
Во втором ряду: **Шерстнев Юрий Викторович, Юдина Елена Павловна, Кесаев Дмитрий Георгиевич, Демидов Павел Вячеславович, Жмаев Александр Александрович**

лей Iveco Trakker в 2011 году на заводе было освоено новое направление — сборка магистральных грузовиков Iveco Stralis. При этом обе модели могли собираться в единой технологической цепочке. Позже, в 2012 году, к ним добавилось производство среднетоннажных автомобилей Iveco Eurocargo.

Запуск новых технологических мощностей позволил ООО «ИВЕКО-АМТ» не только увеличить модельный ряд и количество выпускаемых автомобилей, но и расширить на освобожденных площадях АСЦ-1 производство различных типов надстроек — самосвальных кузовов, контейнеровозных платформ, сортиментовозных, трубоплетевозных площадок и другого оборудования.

Объем инвестиций в модернизацию производства ООО «ИВЕКО-АМТ» только за последние шесть лет превысил один миллиард рублей.

Строительством новых производственных цехов, ремонтом зданий и поддержанием инфраструктуры предприятия занимается дирекция по развитию, возглавляемая Ивановым В. В.



СТРОИТЕЛЬСТВО ПРОИЗВОДСТВЕННОГО КОРПУСА АСЦ-2



Строительство автосборочного корпуса АСЦ-2 площадью 12 000 кв. м было проведено в самые сжатые сроки. Его первая колонна была возведена 28 октября 2008 года, а спустя всего два с половиной года — 27 июня 2011 года состоялось торжественное открытие



В честь юбилея определены лучшие работники предприятия

ЛУЧШИЕ РАБОЧИЕ ООО «ИВЕКО-АМТ»

1. **Дьяконов С.А.** Слесарь-ремонтник 6 разряда (бригадир)
2. **Кустов А.Г.** Электрогазосварщик 5 разряда
3. **Тихонова М.И.** Кладовщик
4. **Жилкин А.Н.** Старший контролер КПП
5. **Ляпин А.И.** Старший контролер КПП
6. **Теренин А.А.** Грузчик (бригадир)
7. **Зайцева Е.Г.** Кладовщик
8. **Максимов Е.Н.** Водитель автомобиля
9. **Кузьмин С.В.** Слесарь по ремонту автомобилей
10. **Чуркин Е.Б.** Слесарь механосборочных работ
11. **Володин Е.В.** Маляр 4 разряда
12. **Арасланова А.И.** Маляр 4 разряда
13. **Горелов А.П.** Водитель-испытатель
14. **Волков А.В.** Мастер складского хозяйства
15. **Чекменев А.В.** Слесарь механосборочных работ 6 разряда
16. **Рахимов Р.С.** Слесарь по сборке металлоконструкций 5 разряда (бригадир)
17. **Томин О.М.** Начальник участка сварки и сборки кабин и изготовлению надстроек
18. **Хасанов В.Н.** Электросварщик на автоматических и полуавтоматических машинах 5 разряда
19. **Ширяев В.А.** Слесарь по сборке металлоконструкций 5 разряда

Кадровый потенциал ООО «ИВЕКО-АМТ»

Предприятие по праву гордится своими сотрудниками. Именно от их компетенции зависит качество выпускаемых автомобилей, поэтому не случайно, что большая часть работающих на «ИВЕКО-АМТ» имеют высшее образование. При этом технические

1998 год

Численность персонала — 74 человека (36 ИТР и 38 рабочих).

Средняя заработная плата работающих — 1790 рублей.

специалисты предприятия периодически проходят дополнительное обучение на заводах Iveco в Европе.

Собрать высококвалифицированных рабочих нелегко в любом

2014 год

Численность персонала — 430 человек (120 ИТР и 310 рабочих).

Средний возраст сотрудников — 39 лет.

Образование: 33 % — высшее, 10 % — среднетехническое, 37 % — профессиональное

городе России. Миасс — крупный промышленный центр, здесь немало машиностроительных предприятий. Тем не менее, благодаря хорошей, по местным меркам, зарплате, которую дирекция находит возможность регулярно индексировать, удалось создать крепкий профессиональный коллектив, в котором сотрудники дорожат своими местами. И кстати, многие из них непосредственно участвуют в приеме того или иного человека на работу.

Любой рабочий, устраивающийся на «ИВЕКО-АМТ», не сразу зачисляется в штат предприятия, а первое время работает по договору. И по истечении нескольких месяцев именно бригада решает, достоин ли он далее трудиться в ее составе или нет. Таким образом, за несколько лет удалось привлечь немало рабочих-профессионалов, ответственно относящихся к своему делу и способных выпускать автомобили, по качеству ни в чем не уступающие производимым на европейских заводах Iveco.

В настоящее время 8 человек работают со дня основания предприятия.

Более 20 инженерно-технических работников трудятся в ООО «ИВЕКО-АМТ» свыше 18 лет.

Административная группа, группа персонала, отдел информационных технологий



Слева направо в первом ряду: Михайлова Надежда Сергеевна, Сагидулина Любовь Васильевна, Загребельная Надежда Владимировна, Попова Диана Михайловна.

Во втором ряду: Коростина Светлана Юрьевна, Арасланова Наталья Юрьевна, Чигин Антон Владимирович, Полтавская Ольга Викторовна, Белозеров Виктор Александрович



Экономический отдел, финансисты, группа персонала



Слева направо: Цыбулич Светлана Юрьевна, Арасланова Наталья Юрьевна, Попова Елена Николаевна, Новик Андрей Владимирович, Полтавская Ольга Викторовна, Мартынова Светлана Геннадьевна, Маклаков Александр Сергеевич, Апасьева Вера Ивановна, Ившина Оксана Владимировна, Борисова Елена Анатольевна, Жукова Елена Юрьевна, Горбунова Диана Владимировна, Туленкова Ирина Петровна, Матвеевко Татьяна Николаевна, Деринг Ирина Викторовна



ЛУЧШИЕ РАБОТНИКИ ИТР ООО «ИВЕКО-АМТ»

1. **Загребельная Н. В.** Переводчик
2. **Грибков А. С.** Начальник отдела закупок
3. **Пастухова Т. П.** Вед. спец. по анализу и отчетности
4. **Сагидулина Л. В.** Помощник ген. директора — руководитель административной группы
5. **Павлова Е. Ю.** Ведущий специалист по логистике
6. **Казанцев И. И.** Ведущий инженер-технолог по штамповке-сварке
7. **Жмаева Н. Б.** Ведущий специалист по таможенному оформлению
8. **Галактионов В. П.** Ведущий специалист по логистике
9. **Апасьева В. И.** Ведущий экономист
10. **Трубникова С. В.** Ведущий специалист по базе данных
11. **Бакиров Ф. М.** Специалист по продажам
12. **Дроганов Г. Г.** Специалист по продажам
13. **Львов А. Ю.** Начальник отдела эксплуатации, гарантии и сервиса
14. **Катаев В. В.** Зам. главного конструктора
15. **Мацегорина С. В.** Бухгалтер по учету товаров и готовой продукции
16. **Дружков В. Г.** Мастер
17. **Шмитбергер Д. В.** Мастер участка сдачи автомобилей
18. **Арасланова Н. Ю.** Руководитель группы персонала
19. **Белозеров В. А.** Начальник отдела информационных технологий
20. **Тарелкин Е. В.** Юрисконсульт

Производственный комплекс

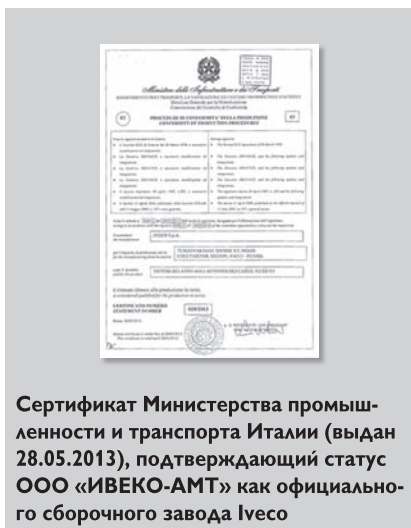
В настоящее время на предприятии «ИВЕКО-АМТ» создан мощный производственный комплекс, способный оперативно и качественно удовлетворять запросы потребителей.

Процесс производства в ООО «ИВЕКО-АМТ» начинается после обсуждения с клиентами всех условий эксплуатации автомобиля и особенностей монтажа его надстроек. После этого формируется заказ, который согласуется со всеми техническими специалистами и передается в работу.

Детали и комплектующие для будущего грузовика, произведенные на европейских заводах Iveco, централизованно поставляются из итальянского города Турина. Один автомобиль в среднем насчитывает до 5000 наименований деталей преимущественно европейского производства, а процесс их превращения в законченный грузовик занимает 1–2 месяца.

Изготовление автомобиля начинается в автосборочном цехе № 1 с

рамы. Лонжероны для нее толщиной 10 мм поступают из Европы. В зависимости от назначения изготавливаемого грузовика, рама усиливается или удлиняется. Стандартная колесная база автомобилей Iveco составляет 3500 мм, у машин производства ООО «ИВЕКО-АМТ» она может достигать 6050 мм.



Сертификат Министерства промышленности и транспорта Италии (выдан 28.05.2013), подтверждающий статус ООО «ИВЕКО-АМТ» как официально-сборочного завода Iveco

В этом же цехе располагается оснащенный современным оборудованием заготовительный участок. Так, состоящий из двух синхронно работающих прессов листогиб способен делать заготовки длиной до 8 метров. Они используются для производства удлинителей, надрамников и других заготовок.

Подсобранные и окрашенные рамы перемещаются на посты сборки шасси в соответствии с технологическим процессом.

Параллельно со сборкой шасси в цехе сварки кабин методом контактной сварки в специальных кондукторах ведется изготовление кабин. Все кабины проходят антикоррозионную обработку при помощи катафорезного грунтования.

До декабря 2014 года сборка кабин велась в том же цехе, где делаются шасси. Теперь это будет происходить в новом цехе окраски и сборки кабин, в котором для этого смонтировано самое современное оборудование.

Особо следует отметить, что автомобили «ИВЕКО-АМТ» являются актуальными моделями, выпускаемыми на европейских заводах Iveco. Если головная компания проводит рестайлинг, то через несколько месяцев все обновления внедряются и на миасском заводе. Например, с ноября 2013 года ООО «ИВЕКО-АМТ» выпускает грузовики модели Trakker в рестайлинговом исполнении.

Грузовики «ИВЕКО-АМТ» комплектуются надстройками собственного изготовления. Ежемесячная производительность участка надстроек АСЦ-1 составляет порядка 70 самосвальных платформ и сортиментовозных площадок различной комплектации.

Окончательная сборка грузовиков проводится в автосборочном цехе №2.

Учитывая, что ООО «ИВЕКО-АМТ» является российским производителем, предприятие сертифицировано на соответствие стандартам ГОСТ Р ИСО 9001.

Руководители производственной дирекции



Слева направо в первом ряду: Белов Дмитрий Владимирович, Астальцев Александр Иванович, Пестряков Алексей Анатольевич. Во втором ряду: Томин Олег Михайлович, Сидоров Сергей Викторович, Шмидтбергер Дмитрий Владимирович, Портнягина Татьяна Павловна



ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ КОМПЛЕКС ООО «ИВЕКО-АМТ» ВКЛЮЧАЕТ:



Автосборочный цех № 1



Автосборочный цех № 2



Цех сварки кабин



Цех окраски и сборки кабин

Плановый отдел



Слева направо в первом ряду: Пастухова Татьяна Григорьевна, Суханова Ольга Геннадьевна.
Во втором ряду: Волков Андрей Витальевич, Башкирцева Ольга Николаевна, Малахова Надежда Витальевна

В настоящее время:

- территория «ИВЕКО-АМТ» занимает 143 гектара;
- производственные площади ООО «ИВЕКО-АМТ» превышают 30 500 квадратных метров;

Коммерческая дирекция «ИВЕКО-АМТ»

Специфика деятельности ООО «ИВЕКО-АМТ» заключается в производстве автомобилей с учетом индивидуальных требований заказчиков. Поэтому работе с клиентами на предприятии уделяется самое пристальное внимание.

Менеджеры отдела продаж — это не просто коммерсанты в традиционном понимании, это прежде всего технические специалисты, отлично знающие специфику продукта и производства. Именно от их компетенции зависит, как желанный для заказчика автомобиль обретет законченную форму.

Специалисты отдела продаж формируют заказы в производство и сопровождают его на протяжении

всего цикла изготовления грузовика. Это своеобразные «связные» между клиентом и производством.

Для наиболее эффективной работы в отделе продаж есть менеджеры по корпоративным клиентам и по работе с дилерской сетью. Кроме этого, здесь трудятся менеджеры по работе с заводами спецтехники и, конечно же, отдел маркетинга и рекламы.

Большая часть продаж ООО «ИВЕКО-АМТ» осуществляется дилерами и региональными представителями предприятия. В настоящее время дилерская сеть ООО «ИВЕКО-АМТ» включает 32 организации в различных городах России. Учитывая специфику выпускаемой продукции, дилеры предприятия преимущественно сосредоточены в Урало-Сибирском реги-



Коммерческий директор
Е. Н. Родионов

Отдел продаж автомобилей



Слева направо: Бакиров Фарит Масхудович, Гудков Александр Федорович, Жуков Павел Геннадьевич, Аксенов Алексей Владимирович, Трескина Юлия Александровна, Щербаков Александр Васильевич, Безденежных Наталия Игоревна, Минкович Дмитрий Семенович, Яковлев Алексей Анатольевич, Поносова Евгения Александровна, Землянкин Алексей Александрович, Красных Андрей Васильевич, Дроганов Герман Геннадьевич



оне и на Дальнем Востоке. Есть организации, например, ООО «ДАТС» (Хабаровск), которые имеют статус дилера уже более 15 лет. За эти годы ООО «ДАТС» стало «форпостом» «ИВЕКО-АМТ» на Дальнем Востоке.

Учитывая, что ООО «ИВЕКО-АМТ» имеет статус российского производителя многие компании, особенно государственные, предпочитают работать с ООО «ИВЕКО-АМТ» по прямым договорам.

Клиентами ООО «ИВЕКО-АМТ» являются ведущие компании:

- нефтегазовые «ГАЗПРОМ», «НК «РОСНЕФТЬ», «Транснефть», «Сургутнефтегаз», «Шлюмберже», «Стройгазмонтаж», «Велесстрой», «Спецгазавтотранс»,
- дорожно-строительные ФГУП «Спецстрой», «ПМК-98»,
- лесозаготовительные «Тернейлес», «Шелеховский КАПХ» и другие.

Необходимо отметить, что на «ИВЕКО-АМТ» автомобили создают в тесном сотрудничестве с заказчиком, учитывая его конкретные потребности. При этом для предприятия не имеет значения статус клиента — это может быть и крупная международная компания, и частное лицо.

Для всех потребителей ООО «ИВЕКО-АМТ» предоставляет: «гибкую систему» ценообразования, условий оплаты и поставки.

«ИВЕКО-АМТ» НА ВЫСТАВКАХ



Предприятие активно участвует в крупнейших российских специализированных выставках. Экспозиции ООО «ИВЕКО-АМТ» не раз были отмечены на них дипломами и призами.

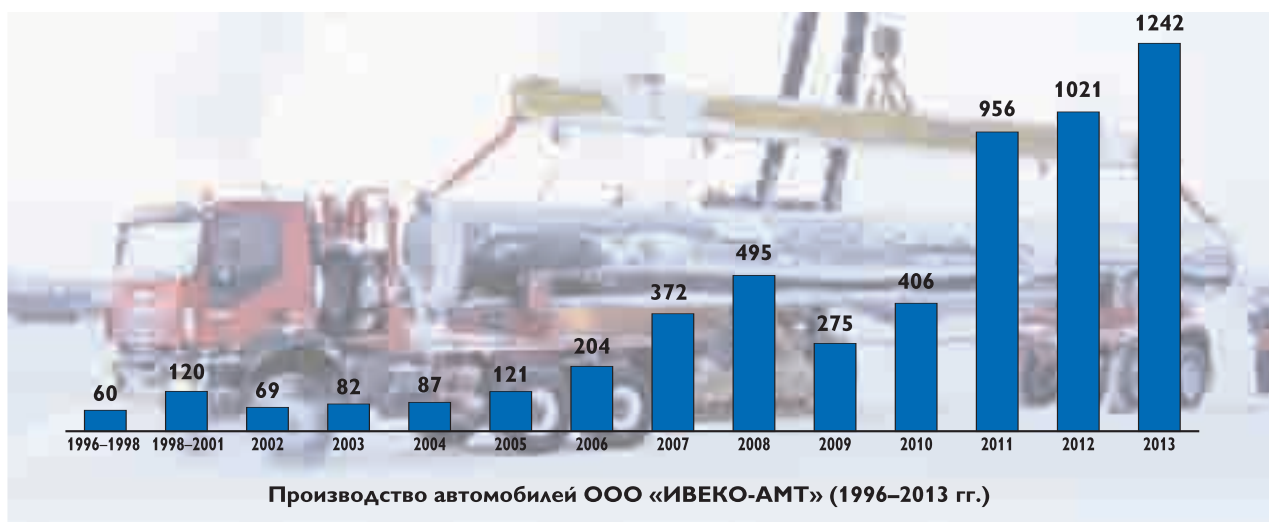
КОРПОРАТИВНЫЙ ЖУРНАЛ ООО «ИВЕКО-АМТ»



С 2008 года ООО «ИВЕКО-АМТ» издает свой корпоративный журнал. Его основная цель — показать всестороннюю деятельность предприятия.

Есть несколько неоспоримых преимуществ шасси ИВЕКО-АМТ для изготовителей навесного оборудования и спецтехники. «Бодибилдеры», работая с «ИВЕКО-АМТ», получают короткие сроки поставки, специальную комплектацию шасси, помощь в оформлении сертификационных документов и продвижении спецтехники.

За последние годы количество заводов спецтехники, сотрудничающих с ООО «ИВЕКО-АМТ» значительно увеличилось. Вместе с ними было создано более ста различных модификаций спецтехники на шасси IVECO-AMT Trakker и IVECO-AMT Eurocargo.



Эксплуатация и гарантия

Большинство автомобилей, выпускаемых ООО «ИВЕКО-АМТ», работают в очень тяжелых условиях. Они практически постоянно максимально загружены, а плечо доставки грузов порою превышает несколько сот километров. Поэтому требование потребителей к бесперебойной эксплуатации машин является основным.

Эта задача решается путем проведения квалифицированного технического обслуживания и ремонта автомобилей. Поддержка сервисных служб дилеров и клиентов, их эффективное функционирование — предмет особой заботы дирекции по эксплуатации, гарантии и сервису.

Работающие в дирекции специалисты занимаются разработкой единой технологии сервисного обслужи-

Гарантия на автомобили «ИВЕКО-АМТ» — 12 месяцев или 100 000 км.

Гарантийный ресурс основных агрегатов — 1 000 000 км.

Периодичность ТО — 40 000 км.

вания, оказывают помощь дилерам и клиентам завода по вопросам ее организации и проведения. Они регулярно посещают места эксплуатации автомобилей, контролируют правильность повседневного обслуживания машин и проведения всех положенных регламентных работ.

Специалисты дирекции проводят анализ обращений клиентов по вопросам надежности отдельных узлов и агрегатов при работе автомобилей. На основании этой информации уточняются нормативные документы предприятия, определяющие требования и правила, которым должны следовать клиенты при эксплуатации грузовиков «ИВЕКО-АМТ».

Работа дирекции по эксплуатации, гарантии и сервису позволяет создать доверительные отношения между предприятием и его клиентами, способствует формированию приверженности покупателей к продукции ООО «ИВЕКО-АМТ».

Дирекция по эксплуатации, гарантии и сервису



Слева направо в первом ряду: Черникова Александра Геннадьевна, Емельянова Татьяна Евгеньевна, Вяткин Александр Владимирович, Демченко Екатерина Сергеевна, Пашов Юрий Васильевич.
Во втором ряду: Павлов Вадим Юрьевич, Смирнов Евгений Владимирович, Фидра Алексей Викторович, Варганов Игорь Владимирович, Львов Андрей Юрьевич, Шапаренко Александр Михайлович, Федоров Дмитрий Николаевич, Дубовиков Михаил Валерьевич, Мокин Александр Николаевич



ГЕОГРАФИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ



Космодром «Восточный»,
Амурская область



«Сабетта», п-ов Ямал



Хабаровский край



Иркутская область



Тюменская область



Приморский край



Красноярский край



Читинская область



Свердловская область



Реализация автомобилей IVECO-AMT по регионам Российской Федерации

Запасные части

Своевременным обеспечением своих клиентов запасными частями в ООО «ИВЕКО-АМТ» занимались всегда. Сотрудники отдела продажи запасных частей постоянно отслеживают потребности клиентов, поэтому хорошо представляют, что и в каких количествах должно постоянно присутствовать на складе. Это касается деталей, относящихся как к базовому шасси, так и к надстройкам, смонтированным на грузовиках «ИВЕКО-АМТ», а также к комплектующим, установленным в качестве опций.

Все это позволило оперативно выполнять заявки, поступающие с мест. Но при этом подход к подобной работе раньше был чисто техническим, и на предприятии она не считалась отдельным видом деятельности, а рас-

сматривалась лишь в качестве важнейшего элемента сопровождения выпускаемых автомобилей.

Весной 2013 года была пересмотрена сама концепция работы по реализации запасных частей. Теперь она выделена в отдельный бизнес.

Для этого существующий склад запасных частей был в 2013 году модернизирован и расширен. Объем складских запасов был увеличен до 150 миллионов рублей. На складе всегда присутствует широкий ассортимент запасных частей на автомобили Iveco Trakker, в объеме порядка 2500 наименований, что и позволяет в кратчайшие сроки удовлетворять запросы клиентов. Не менее важна и информационная поддержка в вопросах подбора запасных частей, которая оказывается предприятием дилерам.



В 2013 году склад запасных частей ООО «ИВЕКО-АМТ» был модернизирован и расширен

Отдел продажи запасных частей



Слева направо: Павлова Елена Юрьевна, Касаткин Михаил Сергеевич, Павлов Даниил Вадимович, Серебрякова Евгения Александровна, Окунев Матвей Матвеевич, Воробей Никита Игоревич



Бухгалтерия, юридическая группа



Слева направо в первом ряду: Евсева Тамара Валерьевна, Прохоров Юрий Борисович, Серебрякова Евгения Александровна, Промптова Оксана Валерьевна.
Во втором ряду: Прокопьева Ольга Васильевна, Смирнова Наталья Александровна, Тарелкин Евгений Витальевич, Елькова Елена Владимировна, Мацегорина Светлана Викторовна, Сафина Ирина Ахматзакировна



По итогам конкурса «Лучший коммерческий автомобиль года-2011» главный приз жюри в номинации «За успехи в освоении российского рынка» получило ООО «ИВЕКО-АМТ»

ОТКЛИКИ ПРЕССЫ

«В силу профессиональных обязанностей и просто человеческого интереса мне довелось наблюдать всю историю развития ООО «ИВЕКО-АМТ» фактически с момента его рождения. За это время предприятие проделало огромный и весьма тернистый путь. Но все, выпавшие на его долю, испытания с честью выдержало и сегодня находится на качественно новом витке своего развития. Впереди, как писал поэт, «планов громадьё» и я, зная уральский характер его руководителей и сотрудников, уверен, что, несмотря на любые сложности, они будут реализованы».

Александр Солнцев,
главный редактор журнала «Коммерческий транспорт»

«ООО «ИВЕКО-АМТ» вопреки прогнозам пессимистов растет, год от года увеличивая объемы производства. Фактически в выпускаемых «ИВЕКО-АМТ» автомобилях имеются постоянная и переменная составляющие конструкции. Есть возможность изменять их по требованию заказчика. В результате этого машины у уральских автомобилестроителей получаются очень интересные».

Николай Мордковцев,
заместитель главного редактора журнала «Рейс»

«ИВЕКО-АМТ». Будущее

Новые технологии

За двадцать лет технология производства автомобилей в ООО «ИВЕКО-АМТ» претерпела кардинальные изменения.

Сегодня на конвейере предприятия собирается базовое шасси, в состав которого включено много опций из числа тех, что раньше клиенты заказывали дополнительно. Более сложное дополнительное оборудование, устанавливаемое по индивидуальным заказам, монтируется на отдельном участке.

Любое технологическое оборудование, которое предполагается внедрять на предприятии, рассматривается в расчете на возможность обеспечения выпуска пяти тысяч грузови-

ков в год. На «ИВЕКО-АМТ» налажена четкая логистика поставки комплектующих, действует собственный таможенный склад и склад временного хранения. Это позволяет вовремя и в необходимом количестве обеспечить всем необходимым все этапы производства.

На площадях предприятия сосредоточено и производство надстроек. Оно ведется по технологии полного цикла — от заготовительных и подготовительных участков до окраски. Для этого имеется все необходимое оборудование.

Все это позволило существенно повысить уровень качества на всех этапах производства автомобилей.



Директор по логистике и технологиям М.Г. Гордеева

Дирекция логистики и технологий, отдел закупок



Слева направо в первом ряду: Казанцев Игорь Иванович, Галактионов Виктор Павлович, Жмаева Наталья Борисовна, Макаренко Вадим Николаевич.

Во втором ряду: Дьяконов Николай Сергеевич, Воронина Юлия Николаевна, Дубровин Николай Ефимович, Сотченкова Юлия Леонидовна, Громова Валерия Викторовна, Грибков Александр Сергеевич, Касаткина Елена Александровна, Семенова Елена Викторовна, Абрамов Александр Васильевич, Осинский Евгений Адамович, Зотова Любовь Владиславовна, Дмитриенко Елена Владимировна, Шабалин Евгений Викторович, Усольцев Роман Александрович



В декабре 2014 года в работу был запущен цех окраски и сборки кабин. Здесь установлена конвейерная линия сборки кабин и уникальная линия модульного катафореза, специально разработанная по заказу ООО «ИВЕКО-АМТ» словенской фирмой SOP International. Она рассчитана на обработку всех видов кабин, в том числе и с увеличенными габаритами. Новый катафорез позволяет провести обработку и других элементов автомобилей — удлинителей лонжеронов, усилителей рам и многого другого.



Визит губернатора Челябинской области на «ИВЕКО-АМТ»

Накануне юбилея ООО «ИВЕКО-АМТ» посетил губернатор Челябинской области Борис Дубровский.

Генеральный директор предприятия Владимир Новик познакомил губернатора с автосборочным производством, подробно рассказал о применяемых технологиях, представил модельный ряд выпускаемых автомобилей и поделился ближайшими планами по дальнейшему развитию завода.

Развитие модельного ряда

На пресс-конференции на выставке «СТТ-2014» в Москве корреспонденты известных автомобильных изданий попросили рассказать об особенностях конструкторской школы «ИВЕКО-АМТ».

Действительно, за 20-летнюю историю на предприятии «ИВЕКО-АМТ» создано много уникальных автомобилей, аналогов которых нет в России, накоплен огромный опыт адаптации конструкции европейского шасси под северные условия эксплуатации (в стандарте до -45°C).

Сегодня с полным правом можно сказать, что в ООО «ИВЕКО-АМТ» создан свой продукт — и это не только автомобили и шасси в различных исполнениях, это и надстройки. В конструкцию автомобилей «ИВЕКО-АМТ» постоянно вносятся изменения, способные качественно улучшить характеристики и повысить надежности разработанных в Европе автомобилей. В ближайшие годы ООО «ИВЕКО-АМТ» намерено продолжить развитие модельного ряда выпускаемых автомобилей.



Главный конструктор
В. О. Чернавин

Конструкторский отдел, отдел технической поддержки



Слева направо в первом ряду: Чернавин Владимир Олегович, Трубникова Светлана Викторовна, Глухарев Вячеслав Александрович, Белов Андрей Александрович, Катаев Виталий Владимирович.
Во втором ряду: Кокоулин Александр Валерьевич, Васильев Владимир Евгеньевич, Миронов Кирилл Андреевич, Кожевников Олег Васильевич, Зверев Дмитрий Андреевич, Омельченко Андрей Сергеевич, Аширов Сергей Рафаилович, Газизов Роман Адехамович, Шипилов Юрий Алексеевич



Приоритетными в производственной программе по-прежнему будут автомобили Iveco Trakker с колесными формулами 6x6 и 6x4, а также будет освоен выпуск четырехосных моделей 8x4, 8x6 и 8x8.

В конструкции мясского Траккера устанавливаются усиленные передние мосты, различные варианты раздаточных коробок, в том числе с отключаемым передним мостом, автоматические коробки передач Allison, различные варианты двускатной и односкатной ошиновки и более 500 наименований различных опций.

Продолжится развитие модельного ряда автомобилей средней гаммы Eurocargo. К заказу будут доступны автомобили как традиционные для европейского рынка двухосные модели с колесными формулами 4x2 и 4x4, так и в трехосном исполнении, разработанными на ООО «ИВЕКО-АМТ» с колесными формулами 6x4 и 6x6.

Особый упор будет сделан на создание и развитие линейки автомобилей CNG, то есть работающих на метане. Для использования в городских условиях начат выпуск газовых Eurocargo, которые будучи изготовлены на «ИВЕКО-АМТ» считаются российскими автомобилями и могут участвовать в госзакупках.

В ближайшее время появится и газовый Trakker. Примечательно, что у итальянцев нет двигателя CNG конкретно для этой модели, а на «ИВЕКО-АМТ» будет — машина пойдет в серию с января.

Тягачи серии Limited Edition



В честь юбилея на ООО «ИВЕКО-АМТ» выпустили партию седельный тягач IVECO-AMT 633910 (6x6) в специальной комплектации серии Limited Edition, доступной только при производстве на ООО «ИВЕКО-АМТ».

Всего в этой серии выпущено 20 тягачей Iveco Trakker. В отличие от стандартных автомобилей, на этот Trakker установлены:

- усиленный передний мост с нагрузкой 10 тонн,
- раздаточная коробка ZF с функцией отключения переднего моста,
- кабина с высокой крышей с двумя спальными местами,
- опции северного исполнения.

Первые пять тягачей будут переданы в торжественной обстановке в день рождения предприятия 5 декабря. Первыми потребителями станут постоянные корпоративные клиенты «Тернейлес», «Спецгазавтотранс», «ТЮССО» и другие.

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!

**20 IVECO
AMT ЛЕТ**

Глазами детей

Дети — наше будущее! Мы посчитали, что будет интересно узнать, каким видят «ИВЕКО-АМТ» дети, ведь им продолжать славную историю предприятия.



Жмаева Каролина, 5 лет



Зотова Елизавета, 7 лет



Яковлева Дана, 11 лет



Заянчуковская Настя, 12 лет



Феофанова Яна, 10 лет



Уварова Соня, 8 лет



Трескина Полина, 9 лет



Метлев Илья, 12 лет



Заянчуковская Настя, 12 лет



Галкин Леня, 7 лет



Коломиец Вероника, 2 года 7 мес



Заянчуковская Настя, 12 лет



Михайлов Сережа, 3 года



Коростина Александра, 10 лет



Челябинская область, г. Миасс,
ООО «**ИВЕКО-АМТ**», Тургорьякское шоссе, 8/2
тел./факс: (3513) **24-09-77, 24-04-88, 24-07-66**
e-mail: ivecosales@iveco-amt.ru
www.iveco-amt.ru

IVECO AMT