

ВСТРЕЧА ярославского губернатора Анатолия Лисицына, генерального директора ОАО «Автодизель» Владимира Савельева, руководителя холдинга «РусПромАвто» Дмитрия Стрежнева с премьер-министром России Михаилом Касьяновым, где обсуждались перспективы развития ЯМЗ, (см. материал «Судьба двигателя решится в правительственных коридорах» – «Северный край» за 30 ноября) привела к неожиданным последствиям. Генеральный директор ЯМЗ Владимир Савельев после встречи выступил с резкой критикой в адрес планов главного акционера предприятия – холдинга «РусПромАвто», предлагающего создать совместное предприятие с «Ивеко» по выпуску итальянских двигателей. По его словам, это может гро-

тырехдневную рабочую неделю...
– Экономическая ситуация достаточно напряженная. Сегодня завод производит в основном двигатели 236 и 238 семейств и их модификации. На этом производстве занято 23 тысячи человек. Очевидно, и рынок сейчас показывает, что спрос на эти двигатели постепенно падает. Зачем на маленьком двухосном самосвале МАЗ двигатель мощностью 240 л.с., если ему достаточно 180? Покупатель этого автомобиля не желает платить за «лишние лошадиные силы».
– **Как долго, по вашему мнению, будет востребована на рынке сегодняшняя продукция «Автодизеля»?**
– Перспективы для производимой на ЯМЗ продукции на рынке есть, если заводу удастся сделать

ризации производства и сокращению издержек?
– Когда менеджеры «РусПромАвто» пришли на завод, к Владимиру Егоровичу было очень уважительное отношение. Руководство «РусПромАвто» надеялось, что все-таки Савельев возьмется за сокращение издержек и, что самое главное, он сможет этого добиться. Но, к сожалению, пока не получилось. Причем, наверное, на ЯМЗ почти единственный пример, когда после прихода на завод нового собственника у руля остался старый директор.
– **Какими способами и кто может решить проблему сокращения издержек?**
– Есть масса путей. Прежде всего, надо вспомнить о наличии ТМЗ, который создавался, как филиал ЯМЗ и куда были переданы на производство новые пер-

идет на заемные деньги. И основной критерий здесь – проект должен окупаться и приносить прибыль. Поэтому утверждения, что акционеры по какому-то злостному умыслу не хотят давать денег на развитие ЯМЗ и других предприятий, абсурдны. На что давать деньги? На церковь – это один вопрос, на содержание приюта – это другой вопрос. А чтобы просто так дать денег на коммерческий проект – извините, сначала надо доказать, что он реализуем и окупаем.
– **Что значит для развития «Автодизеля» постановка на серийное производство малого дизеля литр на цилиндр?**
– Правильно спроектированный двигатель со всякими его модернизациями живет минимум лет 50. Для ЯМЗ это очень важный вопрос, он и в программе «Белрусавто», и в концепции развития оте-

Мы прекрасно понимаем, что сегодня, создавая новое производство, уже нельзя сделать современный двигатель мирового уровня за 2 – 3 тысячи долларов. Я считаю, что малый дизель будет востребован на рынке только после того, когда у нас запретят Евро-2, и минимум, что можно будет поставлять на рынок, это Евро-3. В концепции развития автопрома все это прописано и главное, чтобы сроки введения этих экологических стандартов не затянули. То есть к 2007 – 2008 годам у нас должно быть создано производство малых двигателей литр на цилиндр, и тогда эта продукция будет востребована. А сейчас, когда есть дешевые суррогатные варианты, его покупать не будет.

ЯМЗ

МЕЖДУ ПРОШЛЫМ И БУДУЩИМ

зять массовыми сокращениями на ЯМЗ, прекращением работы основного производства и гибелью всего отечественного дизелестроения. Владимир Савельев хотел бы, чтобы «РусПромАвто» вместо сотрудничества с «Ивеко» поддержало проект малого дизеля 530-го семейства разработки ЯМЗ (подробнее об этом – в материале «Немало «сору» в той «избе» – «Северный край» за 3 декабря).

После пресс-конференции гендиректора профсоюз «Солидарность» призвал провести собрания в цехах завода, чтобы «выразить свое отношение к происходящему и дать предложения по предотвращению надвигающейся катастрофы для всех нас» (так говорится в листовке). Пресс-служба «Автодизеля» в свою очередь обнародовала заявление, в котором сообщила, что в СМИ «появились не соответствующие действительности сообщения о якобы имевших место обвинениях главы «Автодизеля» Владимира Савельева в отношении компании «РусПромАвто».

На пресс-конференции Владимира Савельева отреагировал и губернатор области Анатолий Лисицын. По его мнению, при выборе перспективы развития ЯМЗ «необходимо учитывать как интересы и традиции отечественного дизелестроения, так и тот факт, что без современных западных технологий нам все равно не создать хороший двигатель, который будет на равных конкурировать с зарубежными аналогами». Губернатор считает, что необходимо «совместить отечественные наработки с иностранными технологиями без ущерба для коллектива «Автодизеля» (см. материал «Война без потерь не бывает» – «Северный край» за 4 декабря).

Поскольку позиция «РусПромАвто» обществу была известна только в интерпретации генерального директора завода Владимира Савельева, «Северный край» обратился к представителям холдинга с предложением рассказать свое видение перспектив развития «Автодизеля». В минувшую пятницу на вопросы газеты ответил директор департамента развития производств и технологий холдинга, бывший главный инженер ЗИЛА Александр ТИТОВ.
– **Александр Михайлович, как вы оцениваете нынешнее положение «Автодизеля» на рынке? Предприятие сейчас испытывает проблемы со сбытом продукции, перешло на че-**

дизели модификации Евро-3 (а в этом нет сомнений) и далее Евро-4, а также существенно повысить качество и надежность двигателей. Если так и будет, то еще минимум 15 лет они будут востребованы.

Основная беда «Автодизеля» заключается не в этом. Завод в его нынешнем виде был создан в конце 50-х годов, потом были мелкие вливания, локальные техноло-

гические новации. То есть по своим технологиям и организации производства это достаточно старое предприятие. Например, литейное производство – это встряхивающие машины, совершенно адские условия труда людей, нет прогрессивных методов плавки и формовки.



гические новации. То есть по своим технологиям и организации производства это достаточно старое предприятие. Например, литейное производство – это встряхивающие машины, совершенно адские условия труда людей, нет прогрессивных методов плавки и формовки.

К тому же завод предназначался для выпуска 120 тысяч двигателей в год, а сегодня производит 50 – 60 тыс. В результате большая часть постоянных издержек просто удваивается. Сегодня на ЯМЗ нет даже зачатков технологий, которые можно было бы использовать для производства нового современного двигателя. Поэтому я считаю, что основная задача сейчас – реструктуризация и модернизация действующего производства. Нужно постараться максимально сократить издержки и снизить как можно ниже точку безубыточности (сейчас – 30 – 35 тысяч двигателей в год).

– **Почему же «РусПромАвто», как главный акционер «Автодизеля» раньше не толкало руководство ЯМЗ к реструкту-**

мере большую его часть, передать в Тутаев, что пока не сделано.

– **А от кого это зависело?**
– От Савельева, Пешкова и «РусПромАвто», хотя все началось еще тогда, когда никакого «РусПромАвто» не было. Восстановить и развивать литейное производство в Тутаеве все равно дешевле, чем делать его практически заново на «Автодизеле». Это и есть эффективность: вы достигаете результата, затратив меньше денег. Одновременно решается проблема Тутаева, откуда сегодня шесть автобусов каждый день возят рабочих на ЯМЗ. Может быть, им лучше сделать рабочие места на ТМЗ?

– **Может ли «Автодизель» сам, без вливаний извне, в частности, от «РусПромАвто» провести реструктуризацию и сокращение издержек?**

– Да, средства нужны. Но было бы глупо ожидать, что собственники будут просто так что-то «вливать». В любом случае реализация инвестиционного проекта

чественного автопрома – один из самых главных. Это именно та ниша на рынке, в которой в России практически нет производства. Фактически сегодня двигатели аналогичного класса делают только на Минском моторном заводе (ММЗ). Потенциальная ниша на рынке может доходить до 150 тысяч таких двигателей в год. Сегодняшняя реальная ниша – 54 тысячи двигателей,

– **Какие еще риски существуют при различных вариантах создания нового производства на ЯМЗ?**

– По ТЭО производства 530-го семейства двигателей ЯМЗ предусматривается, что только 25 процентов самых главных и дорогих деталей мотора будет делать «Автодизель», а 75 процентов комплектующих – поставщики. Допустим, ЯМЗ сделал идеальный блок, но, извините, если я клапан кривой от поставщика привезу, мотор же не будет работать. Получается, что поставщики комплектующих должны будут на какие-то деньги сначала создать мощности, потом начать выпуск деталей, но какая будет у них цена? Понятно, что за создание производства комплектующих кто-то должен заплатить, и этот «кто-то» – «Автодизель». К сожалению, этот вопрос не нашел отражения в ТЭО. Если мотор уже где-то производится, то у него есть все поставщики деталей, им ничего не стоит нарастить объемы. Это другие цены и другое качество комплектующих.

– **Сегодняшнее производство «Автодизеля» способно с малыми затратами перейти на выпуск нового семейства двигателей?**

– Абсолютно неспособно, поэтому и деньги требуются. На действующий конвейер его не поставишь, можно использовать отдельные элементы, прежде всего, инфраструктуру и производственные здания, а также некоторые элементы на сборке и испытаниях. Если мы хотим создать двигатель мирового уровня по современным технологиям, у нас и людей там будет задействовано на производстве столько же, сколько должно быть по мировым нормам. Для производства любого варианта двигателя потребуется 4 – 5 тысяч человек. Это подтверждается расчетами ТЭО 530-го семейства ЯМЗ (4399 человек на серийный выпуск 50 тыс. двигателей в год).

Чего тогда стоит утверждение о том, что 17 тыс. человек будут выброшены на улицу только в случае реализации варианта с иностранным партнером? А в случае «отечественного» варианта они чем будут заниматься? Поэтому главная задача сегодня – обеспечить перспективу этим 17 тысячам. Самое главное – не ошибиться с перспективой. Цена ошибки очень высока.

Беседовал
Евгений СОЛОВЬЕВ.
Москва – Ярославль.