

# «Мы сделали двигатель Евро-3»

## ИЗ ПЕРВЫХ РУК

Ярославские дизелестроители показали, что нашу промышленность еще рано списывать на обочину истории. ОАО «Автодизель» и дивизион «Топливоподающие системы» провели презентацию нового двигателя ЯМЗ-658 мощностью 300 лошадиных сил, соответствующего международному экологическому стандарту Евро-3. Хотя в Европе такие машины востро колесят по автострадам, в России это первый полностью отечественный мотор, способный конкурировать с иностранными аналогами.

Руководители предприятий – генеральный директор ЯМЗ Николай Александрович и генеральный директор дивизиона ТПС Алексей Коромыслов вместе с первым заместителем губернатора Александром Федоровым, первым заместителем мэра Сергеем Ястребовым, председателем ярославского профобъединения и экс-руководителем «Автодизеля» Владимиром Савельевым осмотрели обновленное производство и сборку двигателей и рассказали коллегам и журналистам о результатах, полученных за счет внедрения на предприятиях принципов бережливого производства фирмы «Тойота».

Не без гордости Николай Александрович показывал расчищенный от завалов лишнего оборудования и запчастей сборочный конвейер, где работники в новой спецодежде собирали двигатели. Раньше на конвейере можно было собрать не более 120 моторов в смену и 360 – в сутки, а теперь при наличии комплектующих в смену можно собирать 170 моторов, а в сутки – 510.

«Здесь даже дышать стало легче», – отмечали многие. Алексей Коромыслов на единой производственной площадке дивизиона – ЯЗДА также расчищает завалы и убеждает работников по-новому относиться как к своему рабочему месту, так и к самому процессу производства.

– Сейчас на предприятиях активно внедряется система «5S», которая позволяет обучить операторов правильно обслуживать станки и оборудование, – говорит генеральный директор дивизиона ТПС Алексей Коромыслов. – Эта система предусматривает несколько последовательных шагов: чистка станка (у нас это делали вместе руководители предприятия и рядовые работники), выявление неисправностей (они обозначаются красными маркерами, наклеиваемыми на станки), разработка программы усовершенствований и сетевого графика их внедрения, обустройство рабочего места и т. д.

Как и в дивизионе ТПС, в ОАО «Автодизель» создание двигателя стандарта Евро-3 стало возможным благодаря глобальной программе переобучения персонала в рамках принципов производственной системы, разработанной на базе подходов компании «Тойота». Благодаря внедрению принципов бережливого производства ОАО «Автодизель» сократил в 2004 году затраты на выпуск продукции на 400 млн. рублей. Николай Александрович признался, что сегодня советский лозунг «Кадры решают все» – самый актуальный для заводов.

– Нам нужны хорошие и квалифицированные кадры, которые приходят на завод вовремя и отдают предприятию восемь часов напряженного труда, не пьют и не воруют, самообучаются и учат других, – объясняет генеральный директор ЯМЗ. – Мы стараемся их воспитать, внедряя систему бережливого производства. В каждом цехе сделаны учебные классы, и все, начиная от рабочих и заканчивая мастерами и начальниками цехов, проходят обучение. Самое главное, что нам мешает, – это советские стереотипы работы. Если мы эту старую психологию и парадигмы ломаем, люди начнут понимать, что завод – это наша родная квартира, а станок – кормилец и с него надо сдувать пылинки, тогда все у нас получится.

Изменяясь внутренне, предприятия меняются и внешне. Приводится в порядок внутренняя территория заводов, красятся цеха. А среда, как известно, также меняет сознание человека. Все эти внутренние преобразования, по мнению руководителей предприятий дизелестроения, и позволили ярославцам сделать первый в России мощный дизельный двигатель стандарта Евро-3.

В 2004 году ОАО «Автодизель» получил международный сертификат Евро-3 на восьмицилиндровый дизельный двигатель ЯМЗ-658 мощностью 420 лошадиных сил. Предприятие опередило на этом этапе российских конкурентов – производителей аналогичной продукции. Сделана первая опытная партия из пяти моторов, дорожные испытания которых на автомобиле МАЗ показали соответствие наших двигателей современным международным требованиям по экологии и получили сертификат соответствия типа. Дивизион ТПС создал совершенно новую топливную аппаратуру типа «Компакт-40», и в августе будут выпущены первые образцы двигателей ЯМЗ-655 (шестицилиндровые) и ЯМЗ-658 (восьмицилиндровые) с топливной аппаратурой типа «Компакт-40» дивизиона ТПС. После испытаний они также пройдут сертификацию.

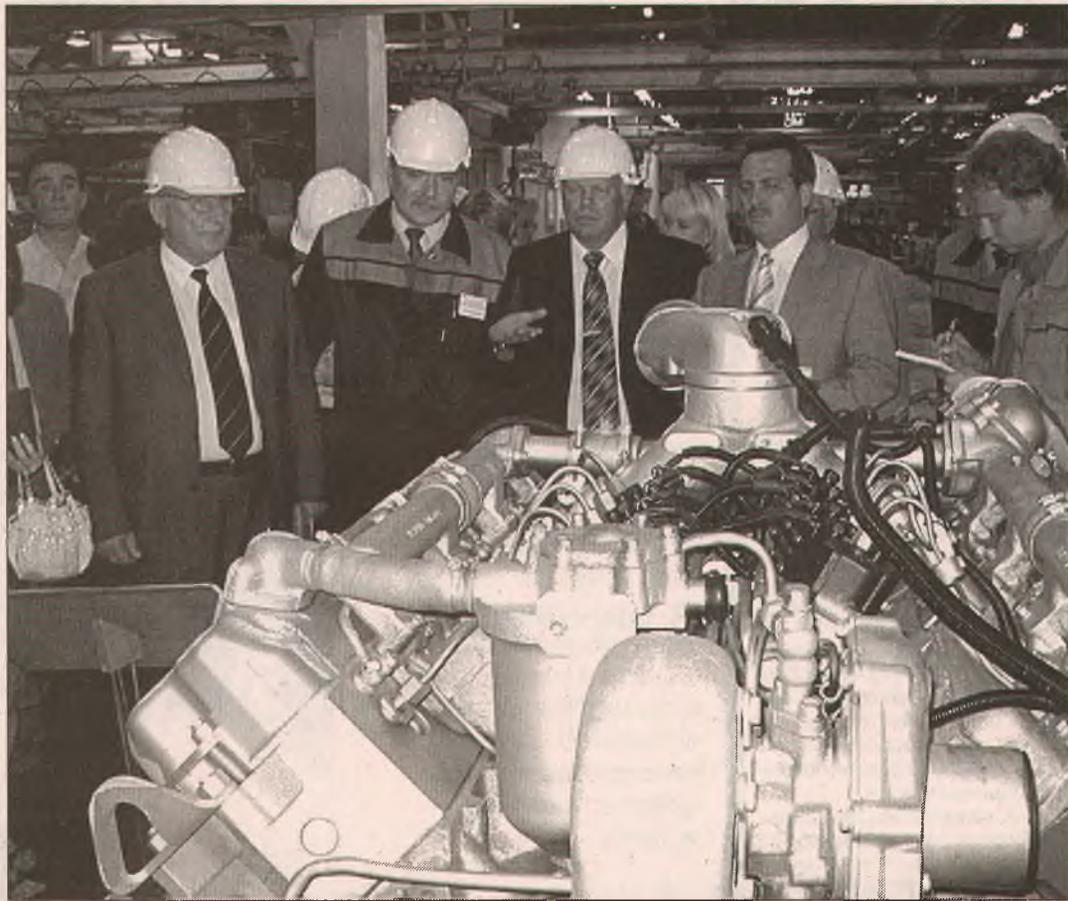
– Дивизион ТПС занимает практически монопольное положение на отечественном рынке и является единственным производителем топливной аппаратуры для двигателей Евро-2 в России и СНГ, – заявил генеральный директор компании Алексей Коромыслов. – Мы первые в стране самостоятельно разработали и внедрили в производство продукцию стандарта Евро-3. Это стало возможным после модернизации действующих моделей топливной

аппаратуры, установки электронной системы управления, состоящей из отечественных комплектующих.

Ярославцы готовы в ближайшие годы начать серийное производство этих современных и экологически чистых двигателей, но отмашку должно дать Правительство РФ. В Рос-

дей: рабочих, конструкторов, механиков, технологов, начальников цехов и руководителей, – признался Алексей Коромыслов. – Большое спасибо всем, кто сегодня отмечает этот праздник, кто вложил сюда свой труд, душу и сердце. Огромная благодарность прежним руководителям ЯМЗ – Виталию Долецкому

ми Правительства РФ. Программа предусматривает выделение из бюджета России около 1,4 млрд. рублей на научно-исследовательские и опытно-конструкторские разработки для создания следующего поколения дизельных двигателей и автомобилей стандарта Евро-3 и Евро-4. Новый проект моторострои-



сии стандарты Евро-3 планируются ввести в 2008 году, и дизелестроители готовы выпускать необходимое число моторов. Для создания серийного производства двигателей Евро-3 с новыми коробками передач на ЯМЗ будет вложено 15 – 18 млн. долларов инвестиций.

– Переход на новые экологические нормы для автомобилей тормозит Правительство России, – отметил на презентации генеральный директор «Автодизеля» Николай Александрович. – Экологические нормы Евро-2 на территории России должны были ввести еще в 2004 году, но этого не сделано до сих пор. Россия еще ездит на двигателях стандартов Евро-0 и Евро-1. А наши предприятия вложили серьезные средства в развитие производства двигателей Евро-2 и Евро-3, отдают сейчас долги по лизингу. Но вложенные инвестиции не работают на полную мощность, потому что потребители заказывают более дешевые двигатели, и их сейчас пока пропускают.

Тем не менее у дизелестроителей было праздничное настроение. Лучшим работникам, конструкторам и руководителям подразделений, кто участвовал в создании новых двигателей и топливной аппаратуры, были вручены грамоты губернатора Ярославской области.

– За словами «У нас есть Евро-3» стоит напряженная работа огромного количества лю-

ди, в котором должны объединить свои усилия ярославские и белорусские предприятия, – создание семейства двигателей ЯМЗ-530 литр на цилиндр стандарта Евро-3, которое разработано в ОАО «Автодизель». В конце 2004 года был подписан контракт между ЯМЗ и австрийской фирмой AVL на совместную доводку двигателя до лучших мировых образцов, чтобы мотор соответствовал экологическим нормативам Евро-3, Евро-4 и в дальнейшем Евро-5. Уже разработан комп-

тет, в котором должны объединить свои усилия ярославские и белорусские предприятия, – создание семейства двигателей ЯМЗ-530 литр на цилиндр стандарта Евро-3, которое разработано в ОАО «Автодизель». В конце 2004 года был подписан контракт между ЯМЗ и австрийской фирмой AVL на совместную доводку двигателя до лучших мировых образцов, чтобы мотор соответствовал экологическим нормативам Евро-3, Евро-4 и в дальнейшем Евро-5. Уже разработан комп-

## ЗАРПЛАТЫ ВЫРОСЛИ НА ТРЕТЬ

За пять месяцев работы ОАО «Автодизель» произвел 25,231 тысячи двигателей, что на 8,8 процента больше, чем в январе – мае 2004 года. Если за этот период в прошлом году ЯМЗ выпустил 2,167 тысячи моторов стандарта Евро-2, то в этом году в три раза больше – 7,269. Средняя зарплата на предприятии увеличилась на 28 процентов и составила 8,3 тысячи рублей.

Дивизион ТПС (ЯЗДА и ЯЗТА) в первом полугодии, по оперативным данным, выпустил 59,657 тысяч комплектов топливной аппаратуры, что на 7,8 процента больше, чем в первом полугодии 2004-го. Средняя зарплата на предприятии повысилась по сравнению с прошлым годом на 24,6 процента и составляет 8,974 тысячи рублей. Это одна из самых высоких зарплатных плат в машиностроительном комплексе области.

ного дизелестроения», предусматривающая переход на выпуск двигателей и автомобилей стандарта Евро-3. Губернатор Анатолий Лисицын для поддержки этого проекта, крайне выгодного нашим дизелестроителям, не раз встречался с президентом Белоруссии Александром Лукашенко и руководителем

лект технической документации доведенного двигателя, в конце года будут изготовлены опытные образцы в металле. После испытаний моторов руководство «Автодизеля» намерено провести защиту проекта перед акционерами, которые будут решать его дальнейшую судьбу.

Как считает первый замес-

# «МАЗ» и двигатель «Евро-3»

аппаратуры, установки электронной системы управления, состоящей из отечественных комплектующих.

Ярославцы готовы в ближайшие годы начать серийное производство этих современных и экологически чистых двигателей, но отмашку должно дать Правительство РФ. В Рос-

сийской Федерации: рабочих, конструкторов, механиков, технологов, начальников цехов и руководителей, — признался Алексей Коромыслов. — Большое спасибо всем, кто сегодня отмечает этот праздник, кто вложил сюда свой труд, душу и сердце. Огромная благодарность прежним руководителям ЯМЗ — Виталию Долецкому

и Правительства РФ. Программа предусматривает выделение из бюджета России около 1,4 млрд. рублей на научно-исследовательские и опытно-конструкторские разработки для создания следующего поколения дизельных двигателей и автомобилей стандарта Евро-3 и Евро-4. Новый проект моторострои-

тель губернатора Александр Федоров, этот проект, а также постановка на серийное производство двигателей Евро-3 должны положить начало коренному техническому перевооружению завода уже с 2006 года. «Я думаю, что будет прописано в новом соглашении администрации Ярославской области с владельцем предприятия — компанией «Базовый элемент», которое мы собираемся заключить в конце лета», — заявил Александр Федоров.

Развитие отечественного производства грузовых автомобилей и дизельных двигателей может затормозить недалевидная политика Правительства России, допускающего ввоз в страну подержанных импортных грузовиков.

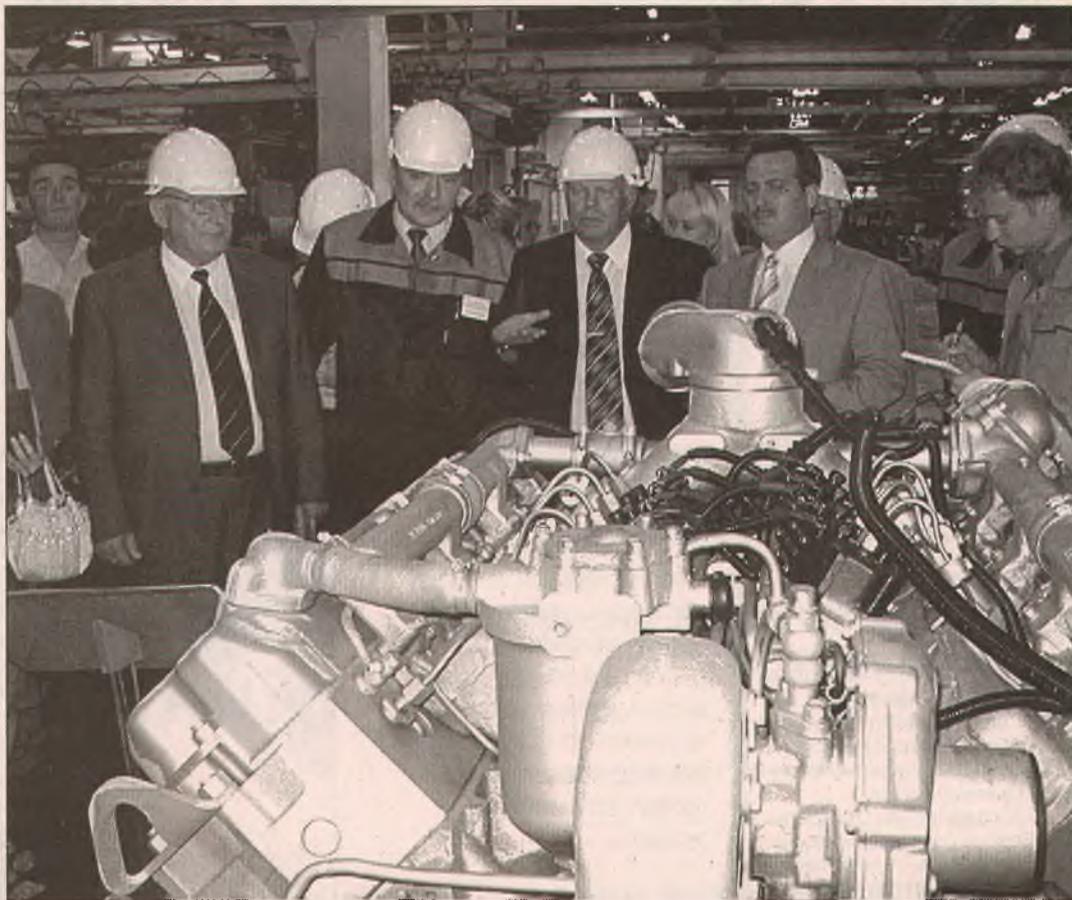
— Наше правительство разрешает ввоз хлама с Запада, — считает генеральный директор ЯМЗ Николай Александрович. — В прошлом году в Россию ввезли 50 тысяч иностранных грузовых машин, которые уже отработали по 8 — 10 лет и прошли 600 — 800 тысяч километров. Их никто на показатели Евро-2 не проверяет. По цене они сопоставимы, даже несколько дешевле новых минских и камских грузовиков.

Представители отечественного автопрома вместе с администрациями регионов, где работают заводы-производители, выступают за принятие скорейших мер по защите отечественного рынка от подержанных грузовиков, что даст шанс российскому грузовому автомобилестроению выжить и развиваться. Ведь МАЗы с ярославскими двигателями и новыми коробками перемены передач соответствуют ожиданиям потребителя и могут достойно конкурировать на рынке.

ОАО «Автодизель» сегодня уверенно смотрит вперед. На ближайшие 5 — 10 лет у предприятия есть перспективные проекты, объемы производства прогнозируются на уровне 50 — 55 тысяч двигателей действующих моделей, а при начале серийного выпуска нового семейства ЯМЗ-530 они могут вырасти до 100 тысяч моторов в год. Дивизион ТПС также активно работает на перспективу, налаживая кооперацию с иностранными производителями топливной аппаратуры.

— Нас беспокоят крупные европейские и мировые производители, которые сегодня являются нашими конкурентами, и мы готовимся к серьезному сражению на рынке, — заявил на презентации глава дивизиона ТПС Алексей Коромыслов. — Если у нас получится отстоять свое место под солнцем, то мы будем существовать и наращивать объемы производства. Если не сможем, значит, будут работать другие. Вопрос здесь не только в уровне комфорта наших и западных машин. Существует еще наша страна, где работают заводы и десятки тысяч людей. Дивизион ТПС, «Автодизель» и другие предприятия будут биться за рынок с иностранными производителями. И я вас уверяю, у нас есть на это право и силы.

**Евгений СОЛОВЬЕВ.**



сии стандарты Евро-3 планируется ввести в 2008 году, и дизелестроители готовы выпускать необходимое число моторов. Для создания серийного производства двигателей Евро-3 с новыми коробками передач на ЯМЗ будет вложено 15 — 18 млн. долларов инвестиций.

— Переход на новые экологические нормы для автомобилей тормозит Правительство России, — отметил на презентации генеральный директор «Автодизеля» Николай Александрович. — Экологические нормы Евро-2 на территории России должны были ввести еще в 2004 году, но этого не сделано до сих пор. Россия еще ездит на двигателях стандартов Евро-0 и Евро-1. А наши предприятия вложили серьезные средства в развитие производства двигателей Евро-2 и Евро-3, отдают сейчас долги по лизингу. Но вложенные инвестиции не работают на полную мощность, потому что потребители заказывают более дешевые двигатели, и их сейчас пока пропускают.

Тем не менее у дизелестроителей было праздничное настроение. Лучшим работником, конструктором и руководителем подразделений, кто участвовал в создании новых двигателей и топливной аппаратуры, были вручены грамоты губернатора Ярославской области.

— За словами «У нас есть Евро-3» стоит напряженная работа огромного количества лю-

ди и Владимиру Савельеву, которые заложили базу сегодняшних успехов, всем коллективам предприятий, а также руководителю региона — губернатору Анатолию Лисицыну и администрации области. Вместе мы сохранили наши предприятия, хотя многие машиностроительные заводы закрылись.

На ближайшем заседании Совета министров Союзного государства Белоруссии и России будет вынесена обновленная российско-белорусская программа «Развитие автомобиль-

ных двигателей, в котором должны объединить свои усилия ярославские и белорусские предприятия, — создание семейства двигателей ЯМЗ-530 литр на цилиндр стандарта Евро-3, которое разработано в ОАО «Автодизель». В конце 2004 года был подписан контракт между ЯМЗ и австрийской фирмой AVL на совместную доводку двигателя до лучших мировых образцов, чтобы мотор соответствовал экологическим нормативам Евро-3, Евро-4 и в дальнейшем Евро-5. Уже разработан комп-

## ЗАРПЛАТЫ ВЫРОСЛИ НА ТРЕТЬ

*За пять месяцев работы ОАО «Автодизель» произвел 25,231 тысячи двигателей, что на 8,8 процента больше, чем в январе — мае 2004 года. Если за этот период в прошлом году ЯМЗ выпустил 2,167 тысячи моторов стандарта Евро-2, то в этом году в три раза больше — 7,269. Средняя зарплата на предприятии увеличилась на 28 процентов и составила 8,3 тысячи рублей.*

*Дивизион ТПС (ЯЗДА и ЯЗТА) в первом полугодии, по оперативным данным, выпустил 59,657 тысячи комплектов топливной аппаратуры, что на 7,8 процента больше, чем в первом полугодии 2004-го. Средняя зарплата на предприятии повысилась по сравнению с прошлым годом на 24,6 процента и составляет 8,974 тысячи рублей. Это одна из самых высоких зарплатных плат в машиностроительном комплексе области.*

ного дизелестроения», предусматривающая переход на выпуск двигателей и автомобилей стандарта Евро-3. Губернатор Анатолий Лисицын для поддержки этого проекта, крайне выгодного нашим дизелестроителям, не раз встречался с президентом Белоруссии Александром Лукашенко и руководителем

лект технической документации доведенного двигателя, в конце года будут изготовлены опытные образцы в металле. После испытаний моторов руководство «Автодизеля» намерено провести защиту проекта перед акционерами, которые будут решать его дальнейшую судьбу.

Как считает первый замест-