

Ярославский шинный «Детройт»: реалии и перспективы

СЕГОДНЯ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ

2 миллиона 160 тысяч в год легковых шин европейского качества с металлокордом в брекере «Cordiant» и миллион в год современных грузовых шин «TyRex» с цельнометаллическим кордом (ЦМК) – таким будет итог завершения в 2011 году трёх крупнейших инвестиционных проектов на Ярославском шинном заводе.

Начало их реализации было связано с созданием на базе шинных активов «СИБУРА» холдинга «СИБУР-Русские шины» в августе 2005 года. За два с половиной года на заводе проведены масштабные работы по реконструкции цехов и организован выпуск новых шин.

Как и было намечено, весной 2007 года успешно завершилась реализация первого инвестиционного проекта общей стоимостью 900 млн. рублей по производству грузовых цельнометаллокордных шин (ЦМК) под брендом «TyRex» объёмом 370 тысяч штук в год в цехе № 3.

А в конце первого квартала 2008 года завершён и второй инвестиционный проект – коренная модернизация производства легковых шин в цехе № 34 и освоение выпуска на новом оборудовании современных автопокрышек с металлокордным брекером под брендом «Cordiant» общей мощностью до 2160 тысяч штук в год и стоимостью миллиард рублей.

Третий инвестиционный проект реализуется сейчас. Это вторая очередь расширения выпуска грузовых шин с цельнометаллическим кордом «TyRex» в объёме ещё 650 тысяч штук в год, что позволит вместе с первой очередью довести выпуск этой востребованной на внутреннем и внешнем рынке продукции до миллиона двадцати тысяч.

Вместе с инфраструктурой, реконструкцией производственных корпусов, строительством склада готовой продукции, созданием производственных участков для внедрения новых технологий объём инвестиций составит более шести миллиардов рублей.

Новые шины будут служить вдвое дольше их традиционных аналогов, а стоить значительно дешевле аналогичных шин ведущих зарубежных производителей.

ЧТО ЗА ЖЁЛТОЙ ЧЕРТОЙ

Основные приметы ЯШЗ образца 2011 года можно увидеть уже сейчас. В цехе № 34 теперь только стены напоминают о старом производстве. Оборудование, транспортные системы – всё новое, современное. Сам процесс сборки шин ничем не похож на сборочное производство, бывшее на заводе ещё три года назад.

– За жёлтую линию не переступать, – предупреждает рабочий на сборочном станке-автомате, показывая нам на

линии, нанесённые на полу цеха, – иначе у нас оборудование выключится.

Таковы современные системы безопасности и охраны труда. Впрочем, и самому оператору удивительного станка незначительно к нему приближаться. Операции производятся автоматически. Рабочий с помощью электроники лишь контролирует процесс, следит за своевременным поступлением полуфабрикатов шины. Буквально минута – и собранная покрышка ложится на конвейер, отправляясь на вулканизацию. Новые станки универсальные. В зависимости от потребностей рынка их можно быстро перестроить на другие типоразмеры.

Обмазка шин, контроль их качества – всё осуществляется автоматически. С рольгангов транспортера шина попадает в форматоры-вулканизаторы, работающие также по компьютерной программе.

Производство легковых шин «Cordiant» уже сегодня выходит на проектный уровень первого этапа реконструкции.

– В отличие от предыдущих реконструкций ЯШЗ у нас идёт не точечное, а глобальное развитие Ярославского шинного завода, – рассказал нам после экскурсии по новым цехам заместитель генерального директора, директор по развитию Дмитрий Рит. – Из всех вошедших в «Сибур – Русские шины» заводов отрасли Ярославский шинный определён холдингом как флагман по развитию и объёму инвестиций. Развитие это комплексное, рассчитанное на долгие годы. Мы имеем чёткую перспективу последовательной реализации этапов реконструкции и модернизации производства, освоения современных изделий до 2011 года. К этому году на месте завода-ветерана будет совершенно новое предприятие, соответствующее уровню ведущих мировых лидеров по технике, технологии, организации и условиям труда работающих, качеству выпускаемой продукции.

Результаты реализации проектов вы видели в цехах № 3 и 34. Увидите эти результаты и у себя в городе, в других городах страны, внимательно посмотрев на шины проезжающих грузовиков и автобусов. Многие из них уже «обуты» в наши TyRex(ы).

ТРИ КИТА РЕКОНСТРУКЦИИ

При реализации инвестиционных проектов на шинном заводе внедрялись и новые системы управ-

ления производством на принципах автомобильной компании «Тойота». Это введение на заводе по японскому образцу принципов бережливого производства.

– Сейчас мы переходим к третьему инвестпроекту, – продолжил заместитель генерального директора. – Принципиальным его отличием является не только полная замена оборудования, но и покупка иностранного «ноу-хау». То есть, ес-

рабочим, мастерам, технологам цехов выходить с предложениями усовершенствования производства, приносящих разного рода эффект в экономике, в условиях труда, в культуре рабочего места. Проводятся оценки, внедряются, люди получают за это премии. Это похоже на возрождение движения рационализаторов, которое было в советское время, но принципиальное отличие в том, что нет навязанно-

сти России сертифицировал свою систему качества по международному стандарту ИСО/ТС-16949:2002 в автомобильной промышленности.

ЯШЗ ОБРАЗЦА 2011

Разворачивая новые производства, завод закрывает старые. Так, в этом году на ЯШЗ закрыли два устаревших производства: камер легковых шин, которые ставились на

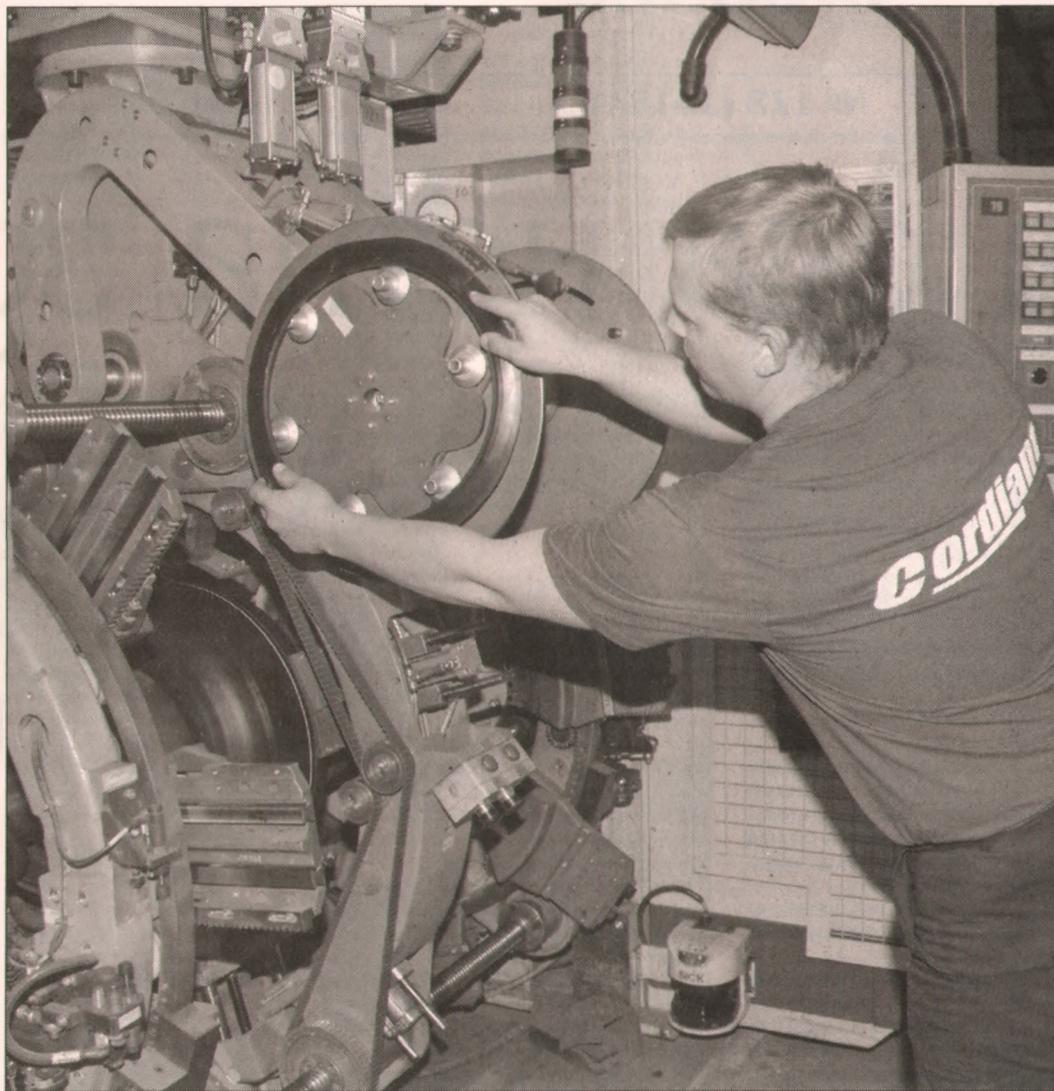


ФОТО АННЫ СОЛЕНКОВОЙ

ли в первых двух проектах были заложены технологии, развитые специалистами нашего завода, то в этом, третьем, мы реализуем западные инновационные технологии в комплексе.

Современный завод состоит из трёх основополагающих частей. Первая – это новое оборудование, вторая – современные технологии, третья – инновационные системы управления производством. Нельзя делать одно без другого. Например, установить новое оборудование и при этом не отладить логистику – вопросы транспортировки и складирования, не устранить потери времени и материалов.

Как мы убедились, с этой целью на заводе реализован проект развития инициативы снизу или «непрерывного улучшения», что даёт возможность

сверху, формализма и бумаготворчества. За основу взяты принципы фирмы «Тойота», а из советского опыта позаимствованы конкурсы, соревнования между подразделениями, материальные и моральные стимулы. Это, с одной стороны, снижает потери и затраты, а с другой – повышает вовлечённость персонала в улучшение качества работы.

Отдельный проект – внедрение инструментов «бережливого производства». Ежедневно, ежемесячно анализируются потери и разрабатываются мини-проекты по ликвидации этих потерь. Увидели мы в новых цехах и стенды, отражающие соревнования за повышение коэффициента использования оборудования, за качество продукции.

Кстати, в прошлом году ЯШЗ первым в шинной отрас-

ле «классику», и устаревших легковых шин.

Концепция нового Ярославского шинного завода образца 2011 года, по мнению заместителя генерального директора, кардинально изменит его сегодняшний облик.

Старые здания будут полностью реконструированы, и на их месте встанут новые цеха.

Например, текущий проект ЦМК-650 реализуется на площадке старого камерного производства и устаревших моделей легковых шин. При этом будут сохранены, где можно, только стены корпусов, а большинство разберут полностью. Вся их «начинка», инфраструктура станет современной: кровля, вентиляция, освещение, транспортные системы. Цеха старой «гребёнки» объединятся под одной крышей, перехо-

ды расширятся. Это будут просторные, большие, одноэтажные светлые цеха, в которых разместится сразу всё оборудование.

– Сейчас завод находится в инвестиционной фазе развития, и это приносит положительные социальные последствия, – дополнил рассказ Дмитрия Рита директор по экономике и финансам Андрей Орлов. – Зарплата рабочих неуклонно растёт. До начала реализации проекта в 2004 году средняя зарплата на ЯШЗ составляла 8453 рубля, в 2005 году она увеличилась на 18 процентов и составила 9960 рублей, в 2006-м – 11196, в прошлом году 14296 рублей. План этого года предусматривает увеличение средней зарплаты на 22 процента. Она достигнет 17426 рублей. Вы видите, несмотря на то, что все силы брошены на модернизацию завода, про людей мы не забываем.

– Завод реализует все инвестиционные проекты не в одиночестве, – заключил тему Дмитрий Рит. – У нас мощная поддержка местной власти. Это очень важно на этапе принятия решения, куда направить инвестиции, ведь у холдинга не одно предприятие, есть выбор. А поскольку правительство Ярославской области проявляет активную заинтересованность в привлечении инвесторов, создании для них определённых льгот, поддерживает наши усилия, поэтому и холдинг проявляет такое внимание к Ярославлю и направляет сюда финансирование для реализации крупных проектов.

Одно из четырёх стратегических направлений развития Ярославского региона – развитие нефтехимии, в частности шинной отрасли. Это ключевое, стратегическое направление подёма экономики края. Здесь есть для этого опытные специалисты, наука, традиции, промышленные площадки. И те переговоры, которые мы ведём с инвесторами, важны не только для ЯШЗ, для холдинга, но и для региона в целом.

Этот вывод Дмитрия Александровича подтверждает ещё одно этапное событие. 29 мая 2008 года в Ярославле состоялась встреча генерального директора холдинга «СИБУР – Русские шины» Вадима Гуринова с губернатором нашей области Сергеем Вахруковым. Стороны обсудили инвестиционную программу холдинга в Ярославской области и базовые принципы совместного привлечения инвесторов. Сергей Алексеевич ещё раз озвучил намерения местной власти привлечь в регион известных западных инвесторов – компании-производители шинной продукции. По словам участников встречи, реализация намеченных планов может превратить Ярославль в шинный «Детройт».

Андрей СОЛЕНИКОВ.