Автосалон

От «СОЛЛЕРС»-ISUZU ждём тройного мультипликативного эффекта

Самурайская защита ульяновской экономики

Георгий Кузнецов

Компании «СОЛЛЕРС» и ISUZU Motors Limited после пятилетнего перерыва возобновили производство среднетоннажных грузовиков на площадях Ульяновского автозавода. Главное отличие в том, что на смену предыдущей серии пришла серия N с модельным рядом грузоподъемностью 1,5, 3 и 5 тонн, в том числе новая марка NPR5L-M со сверхдлинной базой, позволяющей перевозить более габаритные грузы. Также здесь будут производить обновленные версии грузовиков с расширенными комплектациями. Столь сильная линейка автомобилей «Isuzu», собранных в России, будет представлена на рынке впервые.

Напомним, что сборку грузовиков «Isuzu» начали в России именно на Ульяновском автозаводе в 2006 году. Затем в середине 2007-го ISUZU Motors Limited зарегистрировала совместное предприятие с компанией «Северсталь-Авто» (ныне «СОЛЛЕРС») для строительства в Елабуге (Татарстан) завода по выпуску грузовиков мощностью 25 тысяч автомобилей в год. Соответственно туда же перенесли и сборочное производство. Впрочем, в середине прошлого года было решено выпускать в Елабуге коммерческие автомобили «Ford» - стратегического партнера «СОЛЛЕРС», а в мае - возобновить сотрудничество с японской компанией в виде самостоятельного предприятия ЗАО СП «СОЛЛЕРС»-ISUZU, которому на правах аренды УАЗ выделил площади в 4,5 тысячи квадратных метров. (Именно на них в свое время и собирали грузовики «Isuzu»).

Как отметил губернатор Сергей Морозов, для области крайне важно размещение как можно большего числа разнообразных предприятий, появление новых культур производств и создание новых высокооплачиваемых рабочих мест на УАЗе. Кроме того, возобновление сотрудничества с ISUZU Motors Limited очень своевременно в плане развития отношений Ульяновской области и Японии, в которых началась новая, активная фаза.

В свою очередь, представители ISUZU Motors Limited не скрывают амбициозных планов. Они рассчитывают стать одним из самых надежных поставщиков для рынка средних грузовиков России. Основания для этого есть. Во-первых, в 23 из 130 стран своего присутствия компания занимает первое место в данной отрасли. Во-вторых, заявленный размер выпуска ульяновского совместного предприятия равен пяти тысячам машин в год, что составляет 30 процентов потребностей российского рынка.

Фото Сергея Ершова

Сергею Морозову вручили самурайский защитный шлем

По словам генерального директора «СОЛЛЕРС» Вадима Швецова, СП «СОЛЛЕРС»-ISUZU очень заинтересовано в уже начатой локализации производства. «Мы продаем грузовики за рубли, соответственно хотим за рубли же покупать и составляющие, - сказал он, - поэтому рассматриваем нашего партнера Ульяновский автозавод как обязательного будущего поставщика».

В дополнение к этому необходимо отметить, что при выходе СП на полную мощность здесь будет создана тысяча рабочих мест, а мультипликативный эффект должен привести к созданию, как минимум, еще трех тысяч. (Как показывает мировая практика, одно рабочее место на сборочном конвейере влечет за собой появление до десяти мест в смежных отраслях).

Совместное предприятие «СОЛЛЕРС»-ISUZU по-прежнему будет заниматься и дистрибуцией японских грузовиков на территории России и реализовывать их через существующую дилерскую сеть, состоящую, на данный момент, из сорока центров. Во время торжественной церемонии открытия Сергей Морозов вручил представителю официального дилерского центра «Русавтоцентр» сертификат на отгрузку первой партии автомобилей.

Также в ходе церемонии глава региона и руководитель международного департамента ISUZU Ясуки Ниижима обменялись памятными подарками. Но если представителю Страны восходящего солнца достался традиционный для Ульяновской области палеонтологический эндемик аммонит, то Сергею Морозову вручили самурайский защитный шлем. Что позволило губернатору заявить, «это шлем для защиты экономических интересов нашей области, так что теперь мы под надежной защитой!».

На II Поволжском конгрессе обсудили проблемы автомобилестроения

Оценили двигатель 42164 и ё-концепт

Кирилл Шевченко

В Ульяновске прошел второй Поволжский автомобильный конгресс, в рамках которого на протяжении двух дней работала VIII специализированная выставка «Автосалон-2012», экспозиция которой разместилась на площади Ленина.

Выставку открыли первый заместитель губернатора Александр Пинков, вице-премьер Вильдан Зиннуров, министры Андрей Тюрин (промышленность и транспорт), Александр Смекалин (стратегическое развитие и инновации) и исполняющий обязанности гендиректора Ульяновского моторного завода Михаил Гайворонский.

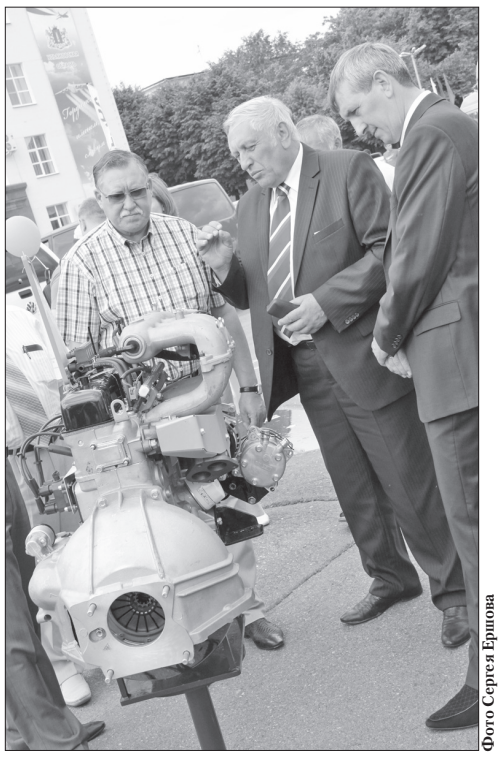

Фото Сергея Ершова

Михаил Гайворонский демонстрирует особенности УМЗ-42164

На автосалоне традиционно были представлены легковой, грузовой, спортивный автотранспорт самых популярных марок (LADA, FIAT, NISSAN, FORD, KIA, OPEL, CHEVROLET, BAW и др.) с возможностью тест-драйва, а также спецтехника, транспорт для ЖКХ и электронные системы навигации. Особенностью этого года стал специальный раздел, посвящённый автострахованию и автокредитованию.

Всего салон собрал порядка тридцати участников. Настоящими же «изюминками» выставки стали новый двигатель Ульяновского моторного завода УМЗ-42164, соответствующий экологическим стандартам «Евро-4» (эти стандарты по жесткости в полтора раза превосходят предыдущие, третьей серии) и знаменитый концепт ё-мобиля, позиционируемый разработчиками как «транспорт будущего». Кстати, Ульяновск стал первым городом России, где его показывают во второй раз после прошлогоднего тура «ё-вперёд!».

В рамках деловой части конгресса в субботу, девятого июня, специалисты Приволжского федерального округа обсудили состояние и проблемы отрасли. В этот день прошло два «круглых стола» по темам «Развитие производства автомобильной техники, автокомпонентов и спецтехники в 2012-2013 гг.» и «Рынок автомобильной техники, его развитие и меры поддержки». В их работе приняли участие более 40 представителей бизнеса, банков ПФО и органов власти. В ходе дискуссии были обозначены проблемы, с которыми сегодня сталкиваются автопроизводители. Участники конгресса - специалисты отрасли, руководители дилерских центров, банков, лизинговых и страховых компаний - вынесли на обсуждение предложения по изменению нормативно-правовой базы, а также ряд инициатив для рассмотрения губернатором Сергеем Морозовым и депутатами областного парламента.

УМЗ развивает «газовую» тему»

Олег Долгов

Сегодня основанная продукция Ульяновского моторного завода - двигатели для легких коммерческих автомобилей «Газель» и «Соболь». О ключевых проектах промышленной площадки рассказывает директор дивизиона «Легкие коммерческие и легковые автомобили» «Группы ГАЗ» Вадим Сорокин.

- Вадим Николаевич, куда сегодня поставляются двигатели УМЗ?

- В последнее время сложилась ситуация, когда УМЗ работает фактически на одного заказчика - на Горьковский автомобильный завод. Это огромный рынок: на ГАЗ приходится более половины всех российских продаж в сегменте лёгких коммерческих автомобилей. Мы также крупнейший игрок на рынках Украины, Казахстана, Белоруссии.

- Можете сформулировать три самых важных направления развития УМЗ?

- Перовое и главное - совершенствование выпускаемой продукции. Второе - совершенствование социальной сферы. Люди должны работать в комфортных условиях, это влияет и на их настроение, и на производительность труда, и на отношение к выпускаемой продукции. Третья важнейшая задача - снижение издержек. Конкурентная среда сегодня очень непростая. На рынок выходят всё новые производители не только из Европы, но и из Китая. Поэтому снижение себестоимости продукции становится одним из ключевых факторов успеха и даже выживания.

- В последнее время всё больше автомобилей «Газель» и «Соболь» выпускаются с дизельными двигателями. Не приведёт ли это к падению спроса на продукцию УМЗ?

- Действительно, мы ещё в 2010 году запустили производство автомобилей с дизельными двигателями Cummins, и это оказался популярный и востребованный продукт. Однако дизелю в российских условиях есть прекрасная альтернатива. Это газ, точнее битопливные газово-бензиновые двигатели. Мы первыми в России начали серийно устанавливать газобаллонное оборудование непосредственно на заводском конвейере ещё в 2010 году, и сейчас число заказов на эти автомобили стабильно растёт. Первоначально такими двигателями комплектовались только бортовые «Газели», но с июня они устанавливаются уже на все модификации. Причём это двигатели экологического стандарта «Евро-4», который вводится в действие в России только в 2013 году.

- Вы говорили о совершенствовании ульяновского двигателя. Какие из проведённых за последнее время изменений вы считаете наиболее важными?

- Огромная работа по совершенствованию двигателя была проделана перед запуском «Газели БИЗНЕС» в 2009-2010 годах. Это десятки мероприятий, направленных на повышение надёжности, стабилизацию температурного режима, совершенствование системы зажигания. В 2011 году важным мероприятием стало применение поликлинового ремня. Это не только повысило надёжность, но и позволило начать серийную установку кондиционеров. Другие важные нововведения, позволившие повысить надёжность и ресурс двигателя: измененная конструкция стартера и крышки распредшестерён, применение улучшенного датчика фазы, новых поршневых пальцев и катушки зажигания.

- А какие нововведения запланированы на этот год?

- В 2012 году мы выпустили пробную партию двигателей с гидрокомпенсаторами. Сейчас машины с ними находятся у потребителей, и мы тщательно анализируем поведение каждого из этих автомобилей. Ведётся работа над усилением головки блока цилиндров, применением поршневых колец уменьшенной высоты, патрубка с электронным управлением, новых упорных подшипников, водяного насоса. Планируется внедрение турбонагнетателя, который позволит увеличить мощность на битопливных модификациях. Как я уже говорил, активно развивается газовая тема.

У УМЗ есть перспектива. «Группе ГАЗ» нужен надёжный, недорогой бензиновый двигатель с улучшенными расходными характеристиками. Это сложная, но понятная задача, которая может и должна быть решена.