

ПЯТИДЕСЯТИЛЕТИЕ — ТОЧКА ОТСЧЕТА ВОЗРОЖДЕНИЯ

Г.А.Таруленков, генеральный директор ОАО ПО «Алтайский моторный завод»

За 50 лет существования ОАО «ПО «Алтайский моторный завод» с его производственных конвейеров сошло более 3,5 млн дизельных двигателей. В 2005 году завод планирует выпустить 6500 двигателей 50 моделей и модификаций, которые будут установлены на сельскохозяйственную, лесопромышленную, строительно-дорожную технику и стационарные установки и агрегаты различного назначения.

О перспективах предприятия рассказывает его генеральный директор Геннадий Таруленков



— Геннадий Алексеевич, каковы первые результаты работы Алтайского моторного завода в 2005 году по сравнению с результатами прошлого года?

Г.А. В 2004 году, после интеграции в ОАО «Агромашхолдинг», ОАО ПО «Алтайский моторный завод» выпустил 9601 дизельный двигатель и запасных частей на сумму более 117,6 млн рублей, что больше объемов производства предыдущего периода на 26 %. В начале 2005 года мы заявили, что намерены увеличить объем основной продукции не менее чем на 25% и произвести более 11 тыс. двигателей в год. Но планы не осуществились.

В этом году Алтайский моторный завод снизил объемы производства и за семь месяцев 2005 года завод собрал 3312 дизельных двигателей, а к концу года мы планируем выпустить 6500 двигателей.

— Почему завод не выполнил намеченного плана?

Г.А. Здесь прежде всего необходимо учитывать состояние рынка сельскохозяйственной техники (тракторов и комбайнов), для которых делает двигатели АМЗ. Низкая платежеспособность конечного потребителя техники и жесткая конкуренция на рынке дизельных двигателей не позволили нам выйти на заявленный объем выпуска. Кроме того, некоторые потребители нашей продукции изначально заказали такое количество двигателей, которое не смогли выкупить. В первую очередь это касается ОАО «Алттрак». К концу 2004 года и в первом квартале 2005 года у нас на складе находились двигатели

для комплектации алтайских тракторов, но заказчик не смог за них рассчитаться. Поэтому мы вынуждены были их переделывать для другого потребителя, чтобы ликвидировать возникшее затоваривание складов. Только для ОАО «Алттрак» было подготовлено двигателей на 20 млн рублей, т. е. ОАО «Агромашхолдинг» фактически кредитовал этот завод, а убыток от переделки двигателей составил более 520 тыс. рублей.

В начале 2005 года ОАО «Алттрак» заявлял, что купит у нас в течение года 1500 дизельных двигателей, однако надежды на то, что градообразующее предприятие Рубцовска заработает, пока не оправдались. Не выкупил заявленное количество двигателей ООО «Ростсельмаш». Значительно меньшее количество двигателей стали покупать владельцы сельхозтехники на замену старых, выработавших свой ресурс.

Основные наши потребители ОАО «Красноярский завод комбайнов» (КЗК) и ОАО «ТК «Волгоградский тракторный завод» (ВгТЗ), которые входят в ОАО «Агромашхолдинг», собранные для них двигатели выкупили полностью, а ВгТЗ по сравнению с 2004 годом купил даже на 200 двигателей больше.

— Как же Вы выходите из сложившейся ситуации?

Г.А. Руководство ОАО «Агромашхолдинг» поставило перед нами задачу — производить двигатели и запасные части только по предоплате, при этом численность работников

оставить на прежнем уровне. Сегодня количество рабочих мест на заводе возросло до 6000 человек. Мы не сокращаем, а наоборот, принимаем и обучаем рабочих. Кроме того, с января по август 2005 года уровень средней заработной платы возрос на 25 %, т. е. до 5500 рублей, и есть уверенность, что до конца года он достигнет уровня 6000 рублей. Все это стало возможным в связи с освоением новых видов продукции и организацией их выпуска.

Дело в том, что Алтайский моторный завод, располагая большим количеством незагруженных мощностей, приступил к диверсификации производства.

На первом этапе, для того чтобы получить быстро реализуемую товарную продукцию и загрузить самые проблемные производства (точного стального и чугунного литья, которые в 2004 году работали по 3 дня в неделю), было принято решение делать для ОАО «Российские железные дороги» литье, не требующее сложной подготовки производства в объеме 25–30 млн рублей в месяц. Параллельно проводилась подготовка производства более сложных отливок, которые требуют механической обработки и сборки, то есть к середине 2005 года мы начали загружать механические, прессовые цеха, цех термогальванической обработки и т. д.

На сегодняшний день начат выпуск тормозной камеры, на выходе тормозной цилиндр, износостойкий элемент, набор шкивов, тормозная колодка и т. д. Всего по диверсификации освоено более 40 наименований продукции; к концу года будет освоено еще 14. Надо отметить, что литье без обработки составит лишь 30% от общего объема. Уже сегодня литейный, прессовый, термогальванический, механообрабатывающие цеха частично или полностью перешли на двух- и трехсменный режим работы.

Сейчас мы ставим перед собой задачу — к январю 2006 года выйти на мощности, обеспечивающие выпуск диверсификационной продукции на сумму не менее 120 млн рублей в месяц, т. е. 1,5 млрд рублей в год. Сейчас наши возможности уже составляют около 70 млн рублей в месяц. Конечно, предстоит большая работа по рекламе, маркетингу и особенно по комплектованию портфеля заказов на 2006 год.

— В связи с диверсификацией планируете ли Вы дальше развивать производство дизельных двигателей и запасных частей?

Г.А. Несмотря на диверсификацию производства, главными направлениями для нас остаются совершенствование и выпуск основной, традиционной продукции: двигателей и запасных частей к ним.

Руководство ОАО «Агромашхолдинг» и ОАО ПО «Алтайский моторный завод» в 2005 году

финансируют создание новых и модернизацию уже существующих дизельных двигателей, подготовку их производства.

В марте 2005 года на техническом Совете по двигателестроению ОАО «Агромашхолдинг» в Красноярске был утвержден модельный ряд перспективных двигателей с обязательным ежегодным выпуском двух модернизированных двигателей для комбайнов и тракторов. И к 2008 году завод выйдет на выпуск нового модельного ряда — двигатели семейств Д-3040 и Д-3060. Это глубокая модернизация двигателей предыдущих поколений семейств А-01, А-61, Д-442, Д-461. Технические характеристики нового модельного ряда значительно сократят отставание завода от мировых производителей по экономичности, надежности и показателям выбросов в атмосферу. В 2005 году конструкторское бюро завода и производство справились с заданием по модернизации: Красноярский завод комбайнов устанавливает на серийные комбайны «Енисей» двигатели Д-442-59И и Д-442-57И-1, ОАО «ТК «Волгоградский тракторный завод» оснащает новые тракторы ВТ-150 двигателем Д-442ВСИ, а на 50 опытных тракторов ВТ-200 будут установлены двигатели Д-461ВСИ. В 2005 году 85% двигателей выпущено со стартерными системами пуска.

Впервые конструкторское бюро завода разработало, а в апреле выпустило три опытных образца двигателей Д-340ТА, которые в настоящий момент проходят стендовые испытания и доводку. В течение двух месяцев по заданию ОАО «Агромашхолдинг» эти двигатели очень внимательно исследовали специалисты двух крупнейших институтов в России: в автомобильной отрасли — НАМИ (Москва) и в тракторной — НИКТИД (г. Владимир). По их оценкам Д-340ТА найдет широкое применение благодаря своей универсальности, компактности и особенно экологичности (соответствует требованиям стандарта Евро-3). Сейчас конструкторское бюро работает над проектом шестицилиндрового двигателя Д-360ТА.

— Чем подтверждается Ваша уверенность в развитии Алтайского моторного завода?

Г.А. Серьезность намерений ОАО «Агромашхолдинг» развивать производство сельскохозяйственной техники выражается в том, что по заданию Совета директоров ОАО «Агромашхолдинг» подготовлен и осуществляется скорректированный проект развития Алтайского моторного завода по выпуску 15 000 дизельных двигателей всех 80 моделей и модификаций и запасных частей на 300 млн рублей. То есть это максимальная проектная мощность завода, которая может быть востребована рынком по данным маркетинговых исследований; остальные

мощности должны быть диверсифицированы. Кроме того, создание новой продукции требует огромных затрат. Руководство ОАО «Агромашхолдинг» в этих условиях приняло совершенно правильное решение — объединить технологические возможности двух заводов: Алтайского моторного и Костанайского дизельного (Казахстан). При таком объединении имеется возможность концентрации финансовых вложений только на тех направлениях, которые отсутствуют у того или другого заводов.

Интегрирование технологий заводов позволяет использовать лучшее, что достигнуто на этих предприятиях для решения вопросов производства.

Костанайский дизельный завод (КДЗ) уже в этом году соберет из машинокомплектов ВгТЗ, КЗК и АМЗ 400 тракторов и комбайнов, 400 двигателей к ним. С учетом интеграции всех заводов в 2006 году Казахстан и Агромашхолдинг выйдут на формулу сотрудничества 50/50, то есть в Казахстане будет производиться 50% комплектующих и дизельных двигателей для сборки тракторов и комбайнов. Эти перспективы нашли положительный отклик Президента Республики Казахстан Н. Назарбаева, который в августе посетил Костанайский завод, внимательно познакомился с тем, что было сделано за 8 месяцев 2005 года, и принял ряд важных для ОАО «Агромашхолдинг» решений. В частности была одобрена работа по организации производства двигателей, тракторов и комбайнов в Казахстане. Поэтому Президент Н. Назарбаев принял решение о выделении новых траншей государственного кредита на развитие Костанайского дизельного завода, на закупку машинокомплектов и целевое выделение финансовых средств на проектирование нового двигателя и перевооружение литейного производства АМЗ.

— Расскажите подробнее о преимуществах сотрудничества Алтайского моторного завода и Костанайского дизельного?

Г.А. Что касается преимуществ и перспектив сотрудничества Алтайского моторного и Костанайского дизельного заводов, то они состоят в

следующем. Алтайский моторный завод обладает высококвалифицированными кадрами, хорошей металлургической базой по чугуно, точному стальному литью и модельно-кокильной службой, способной обеспечить подготовку производства любой детали, а также инструментальным цехом, уникальным конструкторским бюро и экспериментальной базой.

Костанайский дизельный завод располагает технологиями и оборудованием по обработке некоторых деталей и узлов для двигателей, которые на порядок выше имеющихся на АМЗ, поэтому уже сейчас КДЗ производит для АМЗ 16 наименований деталей, в том числе насосы водяные, масляные, поршни, палец, шпильки и т. д. Мы же поставляем им литье.

Совместно проводимые работы с КДЗ в рамках внутривладельческих отношений технически и экономически взаимовыгодны, позволяют увеличить число комплектующих, узлов и агрегатов, производимых внутри холдинга, отказавшись от поставок сторонних заводов. Это даст нам возможность оптимизировать цены, повысить оперативность, заинтересованность в работе по улучшению конструкции и технологии выпускаемых деталей и узлов на обоих заводах.

— Приближается 50-летие Алтайского моторного завода, можно ли сказать, что это только начало его развития?

Г.А. Несомненно. Празднование 50-летия АМЗ — дань уважения многим поколениям моторостроителей за их самоотверженный труд на строительстве завода, в цехах, конструкторском бюро. Их усилиями было создано мощное предприятие, многие годы обеспечивающее тракторные и комбайновые заводы, дорожно-строительную технику своими двигателями. Коллектив подошел к этому празднику в полном составе, с четкой и понятной перспективой на будущее. Мы видим свою задачу — ни в коем случае не разочаровывать ветеранов нашего завода, восстановить былую славу предприятия и приумножить ее на основе качественно нового периода жизни завода.

С генеральным директором ОАО ПО АМЗ Таруленковым Г.А. беседовала ведущий специалист по связям с общественностью Барнаульского филиала ОАО «Агромашхолдинг» Пикалова М.В.