

ОБНОВЛЕНИЕ КРАЗОВ И ГЕОГРАФИЯ ЗАКАЗОВ

Последние несколько лет стали для Кременчугского автозавода одними из самых сложных: в 2009 году его работу существенно осложнил мировой финансовый кризис, затем случилось резкое ухудшение условий поставок на российский рынок, негативный эффект от которого оказался помножен на начавшуюся экономическую стагнацию. В результате одно из старейших на постсоветском пространстве автомобилестроительных предприятий было вынуждено серьезно пересмотреть как линейку выпускаемой техники, так и приоритетность рынков сбыта. Так в каком направлении автозавод будет развиваться в обозримой перспективе, на какие автомобили и на каких потребителей сделает ставку? Ответить на эти и другие вопросы наш журнал попросил генерального директора ПАО «АвтоКрАЗ» Романа Черняка, вставшего у руля предприятия в декабре 2012 года.

Константин ЗАКУРДАЕВ/Фото автора и ПАО «АвтоКрАЗ»

■ Роман Евгеньевич, прежде всего хотелось бы услышать вашу оценку ситуации, в которой АвтоКрАЗ оказался на сегодняшний день.

– Как вы знаете, основным рынком сбыта для Кременчугского автозавода исторически была Россия, куда в постсоветские годы поставлялось от 80 до 90% всех наших автомобилей. Но в 2012 году ситуация

кардинально изменилась – в РФ начал действовать так называемый утилизационный сбор, резко поднявший стоимость КрАЗов для российских заказчиков. Естественно, что среднее удорожание автомобиля на \$15 000 не могло не подорвать его конкурентоспособность. Как результат, экспорт в Россию упал до 20% от его общего объема, из-за чего производство на

заводе в 2012-м едва превысило 900 ед.

Выход из данной ситуации был только один: насколько это возможно, переориентироваться на другие рынки. Что и было сделано: если в 2011-м поставки в дальнее зарубежье не превышали 10%, то в 2012-м они достигли уже четверти, а в 2013-м превысили половину от общего количества выпущен-

ной техники. Мы начали более активно развивать сотрудничество со странами Африки, Азии и Латинской Америки, выиграли несколько проведенных там крупных тендеров, одновременно начав более активно продвигать КрАЗы на нашем домашнем рынке. Все это позволило заводу за 11 месяцев 2013 года показать уже не падение, а более чем 10-процент-





КАРЬЕРНЫЕ СТУПЕНЬКИ

Роман Евгеньевич ЧЕРНЯХ пришел на Кременчугский автомобильный завод в 1985 году помощником мастера. Освоил профессию технолога, после службы в армии перешел в ОТК, а затем стал начальником цеха. В 1990-х возглавлял одно из дочерних предприятий, после чего десять лет провел в Полтаве в должности директора Полтавского автоагрегатного завода, входящего в структуру ПАО «АвтоКрАЗ». Нынешнюю должность генерального директора ПАО «АвтоКрАЗ» занимает с 12 декабря 2012 года.

ный рост, и окончательные итоги года, скорее всего, подтвердят данный результат. В 2014 году, опять же благодаря активной работе на новых рынках, есть все основания ожидать минимум 25-процентного увеличения выпуска.

■ Для новых рынков обычно требуется новая техника.

– Отчасти это верно: очень долгое время АвтоКрАЗ не выходил за рамки своего традиционного типажа, выпуская прочные, выносливые, ремонтнопригодные, предназначенные для сложных эксплуатационных условий трехосные машины тяжелого класса. До кризиса 2008 года подобный подход был отчасти оправдан: сбыт, а следовательно, производство росли без серьезных инвестиций в создание и освоение новых моделей. Но уже в 2009-м стало понятно, что так дальше продолжаться не может: необходимость привлечь новых заказчиков как на традиционных, так и на перспективных рынках потребовала максимально нарастить усилия по расширению модельного ряда. Взять хотя бы Украину, где классические модели КрАЗов прежде были мало востребованы, – чтобы увеличить продажи на внутреннем рынке, завод достаточно оперативно разработал гамму бескапотных моделей, двухосных для коммунальных машин и трехосных для строительной техники, и автопоездов-зерновозов. С целью привлечения заказчиков из самых разных регионов мира мы, насколько это возможно, активно расши-

ряем модельный ряд, идя по пути как увеличения, так и снижения грузоподъемности. Сейчас завод завершает работу над семейством четырехосников с кабиной перед двигателем – первый их образец с колесной формулой 8x8 увидит свет в январе-феврале. Одновременно идет создание более легких автомобилей с колесной формулой 4x2, причем не только тяжелого класса – в настоящее время как раз прорабатывается конструкция перспективных среднетоннажников. Кроме того, АвтоКрАЗ всерьез взялся за военные бронеавтомобили.

■ Вы имеете в виду выпуск шасси под дальнейшую установку бронекорпусов?

– Здесь мы движемся сразу в трех направлениях. Первое, как вы сказали, это поставка шасси сторонним специализированным компаниям с целью создания на их базе различных бронированных машин. Второе – производство на заводе модификаций серийных автомобилей, используемых в основном под монтаж различных систем вооружения, с усиленной защитой от средств поражения. И третье – изготовление специальных бронеавтомобилей собственными силами и по соб-

Новая продукция АвтоКрАЗа: самосвал КрАЗ С26.2М грузоподъемностью 26 т, предназначенный для работы в карьерах, на стройплощадках или на прокладке дорог. Кабина – произведенный в Китае аналог MAN, самосвальная платформа усиленная, объемом 15 м³. Применены мосты FAW грузоподъемностью 16 т каждый, передняя ось грузоподъемностью 9 т. Двигатель Weichai WP12 мощностью 400 л.с., КП – 9-ступенчатая Fast Gear. Как вариант может быть использован дизель ЯМЗ-651 (412 л.с.). Интерьер кабины отличается качественным исполнением, обеспечен высокий уровень эргономики, руль регулируется в двух плоскостях, в число базового оборудования включены кондиционер, магнитола и электростеклоподъемники





▲ Автопоезд-зерновоз КрАЗ-6511С4 «Караван» рассчитан на перевозку сельскохозяйственных грузов объемом 75 м³ и общей массой до 46,4 т. Автомобиль-самосвал, оснащенный силовым агрегатом в составе 400-сильного дизеля Weichai WP12 и 12-ступенчатой КП Fast Gear. Он получил 13-тонные мосты производства АвтоКрАЗа, но с модернизированными редукторами, благодаря которым удалось повысить его максимальную скорость. В 2013 году предсерийный образец автопоезда-зерновоза проходил интенсивные испытания в нескольких сельскохозяйственных предприятиях Украины и в 2014-м пойдет в серию уже с учетом всех сделанных в ходе них замечаний и предложений

► Оборудованный «пылесосом» двухосный автомобиль КрАЗ К12.2 с кабиной Renault и газовым двигателем Daimler M906LAG экологического стандарта Евро-5. Цель создания на АвтоКрАЗе подобных машин – прорваться на европейский рынок коммунальной и дорожно-уборочной техники



▲ Гидравлический автоподъемник ВС-26МС на полноприводном шасси КрАЗ-63221, оборудованном надстройкой производства компании «Проторус». В декабре 2013-го он был поставлен Еристовскому ГОКУ

► Газовый 6,8-литровый двигатель Daimler M906LAG экологического класса Евро-5, установленный в моторный отсек КрАЗ-К12.2. Мощность – 280 л.с., крутящий момент – 1000 Нм



ственным проектам, для этого сейчас АвтоКрАЗом создается отдельное подразделение.

Надо сказать, что все последние годы рынок бронированных машин бурно развивался, но АвтоКрАЗ на нем практически не работал. Теперь мы наверстываем упущенное, видя в данном сегменте для себя значительные перспективы.

■ **Затянувшийся выбор между различными бескапотными кабинами – попытка найти вариант, наиболее подходящий для тех рынков, где безусловный приоритет за грузовиками с кабиной над двигателем?**

– Дело в том, что разным потребителям нужны разные кабины, и если для поставок в Европу это однозначно Renault, то арабы, к примеру, очень ценят и хотят машины с кабинами MAN, пусть даже китайского

происхождения. Для Украины, России и целого ряда других рынков интерес представляют обе упомянутых кабины: одна – это своеобразная топ-версия, другая – средний ценовой вариант. Должен отметить, что сегодня завод использует уже вторую китайскую кабину, в основе которой лежит кабина MAN, – теперь мы заказываем ее у другого производителя как более оснащенную, более качественную и современную. Собственная стеклопластиковая кабина тоже не сброшена со счетов, хотя сейчас, при стагнирующей экономике, не самое удачное время для разветвления ее производства. Тем не менее и она, и кабины других производителей отражены в наших каталогах серийной продукции. Завод готов оборудовать выпускаемые автомобили любой из них по первому



▲ Завод расширяет свое присутствие на рынке бронетехники. Одна из последних разработок – дебютировавший в феврале 2013 года на IDEX-2013 защищенный броней автомобиль для миротворческих сил ООН

▼ Новейшая разработка с использованием собственной каркасно-панельной кабины – коммунальный автомобиль КО-503 ИВК на базе КрАЗ Н23.2 с 312-сильным дизелем ЯМЗ-536. Он оборудован илососным и каналопромывочным оборудованием компании «Будшляхмаш»



требованию, что, собственно, и делает: со всеми тремя кабинами регулярно изготавливаются и отгружаются заказчикам спецмашины самого разного назначения.

■ **То, что самые новые модели и модификации КрАЗов оснащены уже не ярославскими, а европейскими или китайскими двигателями, – это тоже следствие переориентации на другие рынки сбыта?**

– Отчасти да. Но сразу оговорюсь, что все наши перспективные разработки рассчитаны на применение двигателей нескольких производителей: в разных регионах разные приоритеты, в некоторых из них о двигателях ЯМЗ, традиционно используемых на КрАЗах, ничего не знают, а значит, оснащенные ими автомобили попросту не возьмут. То же самое касается

и Европы: мы поставили перед собой задачу выйти на европейский рынок коммунальной автотехники, для чего создали бескапотник с кабиной Renault и газовым двигателем Mercedes-Benz. Автомобиль уже сертифицирован в версии Евро-5 и в следующем году будет сертифицирован в версии Евро-6 – иные варианты для западных стран попросту невозможны. Российских серийных двигателей, отвечающих указанным экологическим нормативам, на сегодняшний день попросту нет! Причем данная проблема, как это ни странно, актуальна применительно не только к Европе, но и к самой России. Дело в том, что на ее территории с 1 января 2014 года вступил в силу экологический стандарт Евро-5. Те автомобили, которые вышли на рынок ранее указанной даты, могут продол-

жать поставляться с двигателями Евро-4 до окончания срока действия их Одобрения типа, а вот автомобили, которые появились после, должны в обязательном порядке соответствовать более высоким требованиям. То есть, к примеру, для наших новых четырехосников, выводимых на российский рынок в 2014 году, уже нужны двигатели Евро-5. Но под маркой ЯМЗ таковых не выпускают, хотя наши потребители предпочли бы именно их. А раз так, АвтоКрАЗ вынужден комплектовать эти и другие новинки, даже предназначенные для России, двигателями зарубежного производства.

Еще один немаловажный фактор: производители зарубежных моторов в ряде случаев оказываются оперативнее ярославцев по срокам поставки: при нынешней обострившейся конкуренции, когда успех контракта напрямую зависит от того, как быстро покупатель получит заказанный автомобиль, подобная оперативность крайне важна.

Другими словами, мы продолжаем считать ярославский Автодизель нашим важнейшим партнером, когда это возможно, отдавая приоритет его двигателям, даже когда речь идет об экспорте КрАЗов в дальнее зарубежье. Но все больше объективных причин, по кото-

рым на наших автомобилях появляются силовые агрегаты из Китая или Европы.

■ **По всему выходит, что сокращение присутствия АвтоКрАЗа на российском рынке – объективная и, к сожалению, долгосрочная тенденция, на перелом которой в нынешних условиях не стоит рассчитывать?**

– Если у вас сложилось такое впечатление, то оно ошибочно. Да, российский рынок в последнее время не раз нас разочаровывал. В 2013 году, к примеру, мы до конца апреля надеялись, что правительства наших стран сумеют договориться и утилизационный сбор для АвтоКрАЗа будет отменен, но в итоге ожидания оказались напрасными. Прибавим к этому хлынувший в Россию бурный поток дешевой китайской автотехники с совершенно непонятным уровнем Евро, а также сохранение в продаже российских грузовиков с менее высоким, чем того требует законодательство, экологическим классом двигателей. Неудивительно, что в подобных условиях мы были вынуждены сократить свое российское присутствие и, что особенно обидно, оказались практически полностью вытеснены из сегмента самосвалов, которые прежде составляли основу наших поставок.

...мы поставили перед собой задачу выйти на европейский рынок коммунальной автотехники, для чего создали бескапотник с кабиной Renault и газовым двигателем Mercedes-Benz

Пожарно-спасательный автомобиль АЦ 13-70 на шасси КрАЗ Н23.2, предназначенный для доставки к месту пожара боевого расчета, пожарно-технического и аварийно-спасательного оборудования



КОМПАНИИ: ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

Тем не менее на перспективах в России завод не ставит крест. У нас, несмотря ни на что, сохраняется довольно устойчивый круг российских потребителей, считающих капотную компоновку одним из конкурентных преимуществ – они используют КраЗы под установку спецоборудования, в том числе с вынесенными вперед элементами, которые при необходимости доступа к двигателю не нужно демонтировать или перемещать, как у бескапотных автомобилей при откидывании кабины. Я говорю прежде всего о предприятиях, выпускающих различное оборудование для нефтегазовой отрасли. Сертификация такого оборудования на том или ином шасси затратна и продолжительна, а цена его столь высока, что на ее фоне удорожание базового автомобиля из-за утили-

зационного сбора мало заметно, а значит, не критично. И мы продолжаем эффективно сотрудничать с этими и другими потребителями: уже во втором полугодии 2013 года возобновилась отгрузка КраЗов в Россию партиями по двадцать, тридцать и даже пятьдесят машин.

Более того, в 2014 году АвтоКраЗ рассчитывает хотя бы частично вернуть свои позиции в самосвальном сегменте, причем во многом за счет вывода на российский рынок новых бескапотных моделей, которые более маневренны, а значит, лучше приспособлены для работы на стройках, ведущихся в городской черте. Сейчас завершается сертификация трехосного самосвала с установленной над двигателем кабиной Renault, а затем будет сертифицирован еще один

► С января 2013-го стартовал серийный выпуск традиционных переднемоторных КраЗов с пластиковым интегральным капотом и модернизированным интерьером кабины. Такие машины оснащают выпускаемыми по лицензии Renault рядными 6-цилиндровыми дизелями ЯМЗ-650 или, как в данном случае, ЯМЗ-652 (362 л.с.), в паре с которыми ставят китайскую 9-ступенчатую механическую КП Fast Gear 9JS200TA-B. При комплектации прежними V-образными ярославскими дизелями автомобили выпускают с классическими стальными капотом и крыльями. На снимке – полноприводный самосвал 65032-050-04 из партии, поставленной российскому заказчику. Грузоподъемность 15 т, объем самосвальной платформы 12 м³. Кабина получила новую панель приборов



МИМОЕЗДОМ

РАБОТА НА ЭКСПОРТ

В 2013 году ПАО «АвтоКраЗ» выполнило несколько значимых для него контрактов на поставку автомобилей в страны Азии и Африки. В частности, в середине октября завод отгрузил крупную партию внедорожников для королевской армии Таиланда. Эти КраЗы были оснащены ярославскими дизелями ЯМЗ-238ДЕ2-33 (330 л.с.), китайскими коробками передач 9JS150TA-B и шведскими лебедками Sepson

с гидравлическим приводом. В том же месяце полсотни топливозаправщиков АЦ-12-63221 с цистернами емкостью 12 тыс. л на почти аналогичных полноприводных трехосных шасси получило Министерство обороны Арабской Республики Египет. Нужно отметить, что это лишь первая партия кременчугских машин из числа тех, которые будут поставлены в рамках заключенного с египтянами контракта.



...в 2014 году АвтоКраЗ рассчитывает хотя бы частично вернуть свои позиции в самосвальном сегменте, причем во многом за счет вывода на российский рынок новых бескапотных моделей

трехосный самосвал, но уже с китайской бескапотной кабиной, за основу для которой взята кабина MAN.

■ **Поскольку Россия продолжает оставаться интересной для продвижения как классических капотных, так и новых бескапотных моделей КраЗов, не считаете ли вы возможным организовать на ее территории сборочное производство, что позволит решить проблему с утилизационным сбором?**

– Грузовой автомобиль будет признан российским продуктом, если на сборочном предприятии организованы сварка его рамы и кабины, что, с одной стороны, довольно затратно, а с другой – лишает основной завод значительной части работы. На мой взгляд, именно для АвтоКраЗа подобные требования

отчасти несправедливы, поскольку наши грузовики можно считать более российскими, чем большинство аналогов, сборка которых уже организована зарубежными производителями. Ведь они оснащены российскими двигателями, подшипниками, электрооборудованием...

Тем не менее, видимо, без собственного сборочного производства в России АвтоКраЗу не обойтись – сейчас переговоры о его создании ведутся даже не с одним, а с несколькими партнерами, на базе которых такое производство могло бы быть организовано. Думаю, что в 2014-м КраЗы российской сборки уже поступят заказчику, что станет еще одним действенным шагом по возвращению Кременчугским автозаводом прежних позиций на рынке страны. ■