Дрючин А.В.
аспирант факультета экономики и управления
Университета российской академии образования

«Попутная песня»

перспективы развития завода АМО ЗИЛ

Большинство российских заводов в настоящее время находятся в стадии развития и усовершенствования выпускаемой продукции. Острая необходимость в поддержании как объемов выпускаемой продукции, так и собственного имиджа на внутреннем рынке не оставляет руководству предприятий иного выбора. Череда экономических событий, произошедших в России за 15 последних лет, «встряхнули» автомобильную индустрию в целом. Большинству российских заводов удалось выстоять, но некоторые были вынуждены полностью свернуть свое производство. АМО ЗИЛ (завод им. И.А. Лихачева) в это время стремительно развивался, но серьезные кризисные ситуации и его не обходили стороной.

С середины до конца 90-х годов АМО ЗИЛ пережил несколько кризисов, связанных как с экономической ситуацией в стране, так и в московском регионе. В 90-х годах завод специализировался, главным образом, на выпуске малых грузовых автомобилей грузоподъемностью около 3,5 тонн. По большей части это было обусловлено потребностями города и государства в наличии мобильной и надежной техники для обеспечения функционирования городской инфраструктуры.

Во второй половине 90-х годов объемы продаж и выпуска грузовых автомобилей стали резко падать. Основной причиной являлось снижение госзаказа, спроса на среднетоннажные грузовики и отсутствие эффективно работающей дилерской сети. Как следствие, предприятие оказалось в глубоком кризисе. Конец 2002 г. ознаменовался выпуском 12 тыс. грузовиков и автобусов, притом, что в начале 90-х годов, объем производства достигал 109 тыс. единиц.

С приходом нового руководства спад производства был остановлен. С каждым последующим

во второй половине 90-х годов объемы продаж и выпуска грузовых автомобилей стали резко падать

годом предприятию удавалось понемногу, но увеличивать объем выпуска грузовых машин. К 2003 г. объем производства достигал уже почти 13 тысяч грузовиков и автобусов. В 2004-м году объем выпуска превысил 14 тысяч грузовиков, а в 2005 г. было выпущено 17135 грузовиков.

В 2005 году с целью повышения объёма продаж и качества продукции руководство завода АМО "ЗИЛ" договорилось о сотрудничестве с китайским автогигантом FAW. Предполагалось наладить совместный выпуск китайских грузовиков и автобусов, адаптированных к условиям российского рынка.

Для скорейшего внедрения в технологический процесс нового оборудования и уменьшения производственных затрат каждая компания планировала использовать свои лучшие комплектующие. Однако, союз с китайской фирмой FAW не удался. Руководство вновь начало поиски партнеров. Результат не заставил себя долго ждать. Китайская фирма HOWO стала новым партнером холдинга АМО ЗИЛ.

В ноябре 2007 года АМО ЗИЛ объявил о создании СП HOWO-ZIL и провел конференцию дилеров, которым предстоит заниматься реализацией продукции совместного предприятия[1]. Довольно быстро было принято решение о выпуске новых грузовиков как на шасси ЗИЛа с кабиной HOWO, так и грузовиков китайского производителя под именем HOWOZIL.

Известно, что большинство российских заводов практикуют производство всевозможных компонентов для автомобилей, будь то электрика, кузовные панели, двигатели… АМО ЗИЛ не стал исключением. Выпуск оригинальных запчастей за 2-й квартал 2008 г. принес заводу 240749 тыс. рублей. В том числе в сотрудничестве с ОАО «Автофрамос»[2].

В настоящее время доля российских компонентов в автомобилях выпускаемых СП HOWO-ZIL составляет 40%, а с учетом кузовных деталей, которые поставляет АМО ЗИЛ, эта величина поднимется примерно до 50%. Таким образом, в плане завода ЗИЛ обеспечить кузовными панелями выпуск 160 тысяч автомо-

довольно быстро было принято решение о выпуске новых грузовиков как на шасси ЗИЛа с кабиной HOWO, так и грузовиков китайского производителя под именем HOWOZIL

[1] http://www.sostav.ru/news

[2] Открытое акционерное общество «Автофрамос» было создано 2 июля 1998 года на паритетных началах как совместное предприятие компании Renault и Правительства Москвы. Предприятие осуществляет коммерческую и промышленную деятельность по производству и реализации автомобилей Renault на территории России.

билей ОАО «Автофрамос», ожидаемых в 2009 году.

Это в существенной степени существенно скажется на чистой прибыли завода, которая на 01.07.08 г. составляет (-784957) тыс. рублей, и повысит оборачиваемость капитала, которая в этом году на отчетную дату 01.07.08 г., составила (-0.41). Отрицательные показатели обусловлены общей экономической ситуацией, которая, в частности, проявляется в опережающем росте тарифов на теплоэнергоносители, цен на сырьё и материалы.

Рассмотрим модельный ряд и экономические показатели выпускаемой продукции АМО ЗИЛ. Наиболее популярной маркой является среднетонажный грузовик ЗИЛ-4333. Залог успеха этого грузовика кроется в относительной дешевизне, высокой надежности, простоте конструкции и приспособленности шасси к выпуску специальной техники.

В более массовом классе, а именно малотоннажном, наблюдается значительное снижение спроса на продукцию московского завода. Это обусловлено высокой конкуренцией в данном сегменте рынка. Анализируя ситуацию необходимо отметить, что ЗИЛ уверенно держится в среднетоннажном классе грузовиков, но в более массовом – малотоннажном проигрывает. Сейчас в планах завода значится задача полной модернизации малого класса. Уже появились перспективные разработки малотоннажного грузовика ЗИЛ-4329 МО. Во многом постановка на конвейер и запуск производства модернизированного грузовика

большинство российских заводов практикуют производство всевозможных компонентов для автомобилей, будь то электрика, кузовные панели, двигатели…

зависит от китайского партнера ЗИЛа. Значительное увеличения объемов продаж в этом классе поможет укрепить позиции на внутреннем рынке и улучшить финансовое положение завода.

Росту качества продукции может способствовать новая организация контроля качества выпускаемой продукции, давно являющаяся нормой для зарубежных компаний. Его осуществляет отдельный цех, в котором при помощи всевозможного диагностического оборудования проходят контроль все основные узлы и агрегаты автомобиля.

Для крупных российских заводов данная методика стала практикой. С экономической точки зрения затраты на такого рода модернизацию не столь высоки, но учитывая, что внедрение подобной системы неизбежно улучшит качество, завод вправе повысить стоимость выпускаемой продукции.

Мощности завода АМО ЗИЛ позволяют наладить выпуск современных автобусов. Первые попытки были

модернизация шасси и кузовов с привлечением средств зарубежных партнеров позволяет надеяться на успех на внутреннем рынке

предприняты ещё 2004-2005 гг. На сегодняшний момент выпуск продукции значительно сокращен и составил 26 автобусов в 2007 г. Или вдвое меньше чем в 2006 г.

Стоит отметить, что завод не оставляет попытки производства городского автотранспорта, в силу своего места расположения. Он вполне может наладить массовый выпуск автобусов, необходимых Москве.

Ввод новых экологических норм в России, в свою очередь, отразился на затратах на модернизацию. В конструкцию двигателя, навесного оборудования, системы выпуска были внесены изменения, которые согласно нормам экологической безопасности необходимы для получения сертификации. Это в лучшую сторону сказалось на качестве выпускаемой продукции, но отразилось на росте розничной стоимости.

Особенность места расположения положения завода способствует привлечению большого количества сотрудников как для непосредственного производства продукции, так и для разработки новых моделей грузовиков и автобусов. На стадии ввода производства новой продукции СП HOWO-ZIL привлечение квалифицированной рабочей силы является дополнительным фактором развития завода.

Поиск партнеров и взаимодействие на уровне производства новой техники позволяет заводу ожидать больших перспектив на внутреннем рынке. На сегодняшний момент АМО ЗИЛ находиться на пути возрождения. Политика, предпринимаемая руководством завода, в данной ситуации является наиболее верной с точки зрения затрат, необходимых для производства новой техники.

Модернизация шасси и кузовов с привлечением средств зарубежных партнеров позволяет надеяться на успех на внутреннем рынке. Максимально плодотворное сотрудничество поможет реализовать разработку и запуск в производство новых моделей грузовиков и автобусов, отвечающих европейским требованиям качества.

Политика минимизации затрат на все виды сырья и ресурсов, внедрения энергосберегающих технологий, повышения коэффициента использования металла, освоения новых видов продукции и повышения производительности труда на данный момент является первостепенной стратегически значимой для руководства завода. Однако основная проблема снижения чистой прибыли и оборачиваемости капитала АМО ЗИЛ, как и других предприятий такого класса, в настоящее время заключается в опережающем росте тарифов на энергоносители и цен на сырье.

Литература

1. http://amo-zil.ru/
2. http://www.sostav.ru/

рп