

ЮБИЛЕЙ

БОЛЬШАЯ ИСТОРИЯ МАЛОГО ПРЕДПРИЯТИЯ



**Виктор Александрович
Ившин,
генеральный директор
ООО «Северокузбасский
машиностроительный завод»**

**30 ДЕКАБРЯ ДЛЯ ООО «СЕВЕРОКУЗБАССКИЙ
МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» — ДАТА ПРАЗДНИЧНАЯ.
И НЕ СТОЛЬКО ПОТОМУ, ЧТО ДАЕТ НАЧАЛО НОВОГОДНЕМУ
ДОЛГОМУ ТОРЖЕСТВУ: ИМЕННО ЭТОТ ДЕНЬ СЧИТАЕТСЯ
ДНЕМ ОБРАЗОВАНИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ. В ЭТОМ ГОДУ ЗАВОД
ОТМЕЧАЕТ СВОЕ ДВАДЦАТИЛЕТИЕ. ДЕНЬ РОЖДЕНИЯ —
ОТЛИЧНЫЙ ПОВОД ПОБЛИЖЕ ПОЗНАКОМИТЬСЯ С ОДНИМ
ИЗ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ ВАЖНОЙ ДЛЯ КУЗБАССА ОТРАСЛИ —
МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ.**

— Что скрывать, — рассказывает генеральный директор ООО «Северокузбасский машиностроительный завод» В.А. Ившин, — год был трудный, кризисный год. Но если пройтись по истории предприятия, такие переломные периоды случались и раньше. Скажем, 1988-1989 год. Забастовки, неплатежи, сбои в поставках... Как раз в 1988-м собранием трудового коллектива Анжерского машиностроительного завода я был избран его генеральным директором. Чуть позже — утвержден между прочим, на правительственном уровне — улыбается Виктор Александрович, — самим министром угольной промышленности — Михаилом Ивановичем Щадовым! Несмотря на столь единодушную поддержку «низов» и «верхов», на то, чтобы войти в курс дела и внести предложения по улучшению положения, дали мне всего три месяца. Многие удалось сделать почти сразу: реконструировали литейный цех, построили цех товаров народного потребления (которых, как вы помните, в то время в стране практически не было), спроектировали новую котельную, эффект от

работы которой почувствовали т сразу все рабочие... Словом, крутились как могли.

— Значит, завода не коснулось забастовочное движение?

— Мы территориально находились в Анжерке — столице шахтерских волнений. Тем не менее нам удалось договориться с забастовочным комитетом, доказать важность работ, чтобы они не были остановлены, и именно в этом году была пущена та самая новая котельная, мощностью в шесть раз превосходящая прежнюю. Она — отлично помню это — 5 ноября начала свой первый отопительный сезон. Еще через полтора месяца, как раз 30 декабря, начал работу новый цех со счастливым номером семь — будущий самостоятельный завод.

— Вы сразу стали его руководителем?

— Нет, первыми руководителями тогда еще цеха были Владимир Михайлович Коваленко и Сергей Петрович Девятов. Потом на базе цеха было создано дочернее предприятие «Альфа», которое возглавил Павел Васильевич Новоселов.

— А что выпускал тогда цех?

— Хлебницы, подставки для обуви, тягалки, наборы автотуриста, множество элементов номенклатуры мебельной фурнитуры. А уже в 1991 году цех был расширен более чем вдвое и начал выпуск очень дефицитной продукции — автомобильных прицепов. Скажу больше — научились делать не только автомобильные прицепы — замахнулись на сборочные цеха под отверточную сборку автомобилей и даже образовали на базе разросшегося цеха акционерное общество «Анжерский автосборочный завод», более известный как ОАО «Автос». До сих пор уверен, что если бы не дефолт, «Автос» обязательно бы встал на ноги и развернулся! Между прочим,

еще и сегодня бегают по нашим дорогам первые собранные в Анжерке автомобили «Хенде» и отечественные «Автосы» с пластиковым кузовом...

— Жаль, что невозможно вернуться в прошлое и чуть-чуть его подправить! И всё же, чем запомнится ООО «Северокузбасский машиностроительный завод» год 2009-й — год двадцатилетия предприятия?

— После падения объемов добычи угля на севере Кузбасса, ликвидации УК «Кузбассуголь» и закрытия шахты «Сибирская» объемы заказов (а в основном мы занимались ремонтом горно-шахтного оборудования и механизированных крепей) упали. Вчетверо — до пятидесяти человек — сократилась численность работающих. Чтобы сохранить кадры, создали дочерние предприятия, на которых сейчас трудятся около ста человек.

— Предприятия, относящиеся к машиностроительной отрасли?

— Не совсем. Скорее, мы вернулись к товарам народного потребления. Это — боулинг-клуб, кафе, производство окон и дверей из ПВХ... Да и на основном производстве лишь порядка 20% составляет ремонт, остальное — изготовление новых машин и механизмов. К примеру, собрали для шахтеров пять самоходных бункеров перегружателей с дробилкой. Четыре уже вовсю работают! За два последних года изготовили около 80 конвейеров различного типа: ленточные — для Томского кирпичного завода, скребковые — по заявке жилищно-коммунального хозяйства, скребковые с погружными скребками — для древесных отходов. С особой гордостью отмечу, что нам удалось сохранить специальное конструкторское бюро, группу технологов и наиболее квалифицированных рабочих, в том числе — станочников и электросварщиков. В этом году удалось спроектировать и изготовить сортировщики для щепы, разработать топливоподачу — так называемое «живое дно» для котельной на древесных отходах Анжерского фанерного комбината. В общем, к концу года удалось более-менее выровнять показатели, они составят, думаю, примерно процентов 70 от уровня прошлого года. Не так плохо, как могло быть, но и не так хорошо, как надеялись!

— В прошлом номере журнала и на заседании Клуба машиностроителей в октябре обсуждался вопрос, насколько российские, в том числе

кузбасские, машиностроительные предприятия конкурентоспособны...

— Почти 10 лет назад по заданию губернатора области я готовил подробную записку с предложениями по развитию машиностроения и выступал с ней на заседании Клуба машиностроителей. Общими усилиями мы разработали так называемую программу «Три «К», призывавшую производителей обратить особое внимание на качество, кооперацию и координацию действий. К сожалению, ситуация с тех пор лишь обострилась. Но совершенно уверен: начинать никогда не поздно!

— То есть разработанная 10 лет назад программа до сих пор остается рабочей?

— Возможно, нужно изменить акценты, поставив на первое место кооперацию. Чтобы иметь возможность создавать машины, используя комплектующие и блоки других, в т.ч. импортных, производителей. У нас есть такой опыт, да и на ряде других предприятий Кузбасса — тоже. Наш завод, например, перестал изготавливать редукторы для конвейеров и дробилок, комплектуя их немецкими. Безусловно, такая работа возможна лишь при условии наличия координирующего центра. Возможно, таким недостающим звеном станет ОАО «Кузнецкий технопарк». Кроме того, Кузбассу очень нужен проектный институт машиностроения и технологический или любая другая структура, обладающая подобными возможностями и мощностями. Было бы просто отлично, если бы у технопарка появилась и такая структура.

— Какие еще необходимые для выживания предприятий схемы или технологии вы бы предложили на общее обсуждение? При этом учитывая, что машиностроительные предприятия конкурируют друг с другом.

— В целом конкуренция — это благо. Главное — не остаться в хвосте, а научиться конкурировать грамотно. Хочу

подчеркнуть необходимость взаимовыручки и поддержки партнеров, прежде всего — угольщиков и металлургов. Нужны заказы, совместные проекты и металлопрокат по умеренным ценам. Да и сами машиностроители могут и должны помогать друг другу. Мы, например, благодарны ОАО «Анжеромаш» за заказы, которые транзитом от них переходят к нам, за кооперацию по сложным деталям.

— Как работа угольной отрасли влияет на работу вашего предприятия? Вы ощущаете окончание кризиса, подъем машиностроительной и угольной отраслей?

— Как ни крути, угольная отрасль Кузбасса — наш общий локомотив. Когда угольщики зажили хорошо, они потянули себе импортное ГШО, оставив без работы своих машиностроителей. Когда в кризис, наоборот, стало меньше денег — стало и меньше заказов на ГШО, и в итоге машиностроители области оказались, пожалуй, в самой сложной ситуации. Угольщики, скорее всего, поправят свои дела, но не настолько, чтобы это улучшило ситуацию с бюджетом области и отразилось на положении машиностроителей, которых в будущем году ждет голод на заказы. Возможно, что-то можно предпринять по развитию малых высокотехнологичных машиностроительных производств и (или) взяться за общий большой проект, но здесь, повторюсь, не хватает координатора.

И все же история нашего предприятия, нашего края, страны позволяет надеяться на лучшее, тем более — в преддверии праздников!

От всей души хочу пожелать всем — угольщикам, металлургам, машиностроителям, всем кузбассовцам крепкого здоровья в новом году, обретения уверенности в завтрашнем дне, новых идей и свершений, благополучия и удачи! А кризис — что ж, кризис на нашем пути не первый и не последний — преодолеем! С новым 2010 годом!



Самоходный бункер-перегрузчик СБП-73