

Инновации нужна поддержка



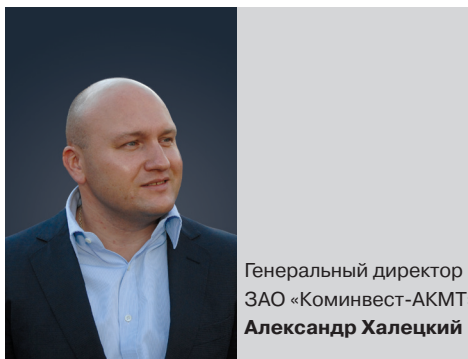
Международная выставка «Доркомэкспо-2011» стала для компании ЗАО «Коминвест-АКМТ» особенно знаменательным событием – впервые в своей истории предприятие подготовило к смотру такую крупную и интересную экспозицию. «Коминвест-АКМТ» явно доминировал на демонстрационной площадке на Васильевском спуске – не только по занимаемой площади (450 кв.м), но и по количеству представленных новых образцов техники.

У генерального директора «Коминвест-АКМТ» Александра Борисовича Халецкого своя точка зрения по поводу участия предприятий и фирм в выставках. Он твердо убежден, что на подобных смотрах они должны демонстрировать только новую, самую современную технику. Действительно, зачем выставлять старые машины, которые уже давно серийно выпускаются и хорошо известны потребителям?

Поэтому, готовясь к «Доркомэкспо-2011», решили показать 17 новых моделей машин, не нашедших еще широкого применения в дорожной, жилищно-коммунальной и строительной отраслях России. В результате экспозиция «Коминвест-АКМТ» имела грандиозный успех у специалистов.

Картинки с выставки

Как сообщил Александр Халецкий, особый интерес у представителей предприятий вызвала вакуумно-уборочная машина Johnston VT551 на базе шасси Mitsubishi Fuso, оснащенная мощным пылесосом 5,5 куб.м. Как известно, эта японская фирма сегодня принадлежит компании «Мерседес-Бенц», которая



Генеральный директор
ЗАО «Коминвест-АКМТ»
Александр Халецкий

входит в состав акционеров КамАЗа. И вот недавно японцы открыли свой сборочный цех на российском автозаводе. В результате потребитель начал получать великолепную технику, не уступающую лучшим мировым образцам. Причем сегодня эта машина продается за 5,5 млн рублей – то есть по той же цене, что и вакуумно-уборочная техника, изготовленная на базе шасси КамАЗ. Но при этом, конечно, качество и надежность «японца» гораздо выше. И не удивительно, что эта машина стала настоящим «хитом» на выставке «Доркомэкспо-2011».

Другая интересная новинка, представленная «Коминвест-АКМТ», – современная *комбинированная дорожная машина* на базе Scania. Примечательно, что это также российская продукция – норвежская фирма построила свой завод в Санкт-Петербурге и наладила производство уникальной дорожной техники. Эта машина предназначена для скоростной уборки федеральных автомобильных магистралей в зимний период. Двигаясь со

скоростью 60 км в час, она с помощью тяжелого скандинавского отвала практически полностью, до асфальта счищает снег и лед. Кроме того, агрегат оснащен распределителем противогололедных реагентов, работа которого управляется автоматически, с помощью электронной системы. Именно она регулирует процесс обработки поверхности шоссе химическими реагентами или песком. В результате, независимо от скорости движения машины, плотность посыпки дорог остается неизменной – она составляет не больше 50 грамм вещества на 1 кв.м. Что особенно актуально, поскольку российские коммунальщики привыкли работать «на глазок» и сыпят химию гораздо больше, чем это требуется. Что, естественно, пагубно отражается на экологии, здоровье людей и животных.

Компания «Коминвест-АКМТ» также показала универсальную, многофункциональную датскую машину Egholm 2200T. Такая техника незаменима в коммунальном хозяйстве – ведь она снабжена 10 комплектами различного оборудования. С ее помощью можно косить траву, пылесосить, поливать дороги, убирать снег. Кстати, несколько подобных машин, поставленных компанией, успешно работают в подмосковных резиденциях первых лиц нашего государства, осуществляют там уборку территорий.

На Васильевском спуске был продемонстрирован и многофункциональный погрузчик известной финской фирмы Wille. Машина также выполняет целый ряд операций, а потому снабжена большим количеством навесного оборудования для коммунальных работ. В комплект входят: щетка фронтальная, лейка поливомоечная, распределитель реагентов, двухотвальный плуг. Жители Санкт-Петербурга уже по достоинству оценили работу этой техники – в Северной столице работает 150 таких машин. И вот теперь, благодаря выставочному показу, финские погрузчики станут популярны и в других регионах нашей страны.

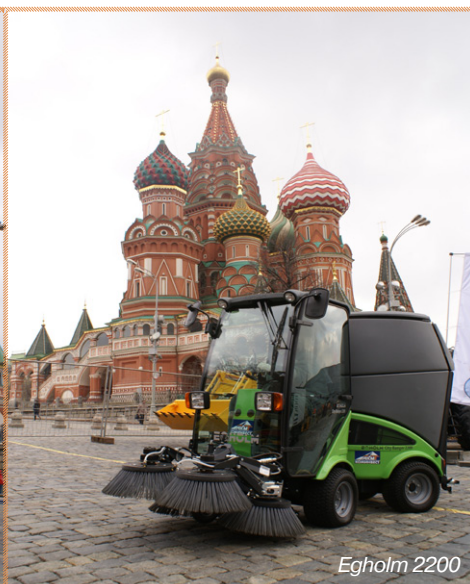
Компания представила целую линейку вакуумно-уборочных машин английской фирмы Johnston. Все эти агрегаты оборудованы третьей выносной щеткой, что позволяет обрабатывать не только дорожное полотно, но и уличные тротуары.

Заливщик швов ЭД-135 – так называется машина, незаменимая при ямочном ремонте дорог. Она используется для заливки мастикой трещин, образовавшихся в асфальте. Шов быстро застывает, и по нему можно ездить как минимум год. Эта машина выпускается в Белоруссии, на заводе, построенном компанией «Коминвест-АКМТ». По своим техническим характеристикам заливщик швов не уступает лучшим европейским аналогам.

На выставке также продемонстрирована инновационная косилка-робот, управляемая с помощью дистанционного пульта. Эта небольшая самоходная машина предназначена для окоса травы и кустарника в труднодоступных местах. В частности, робот может легко работать на откосах глубоких выемок с



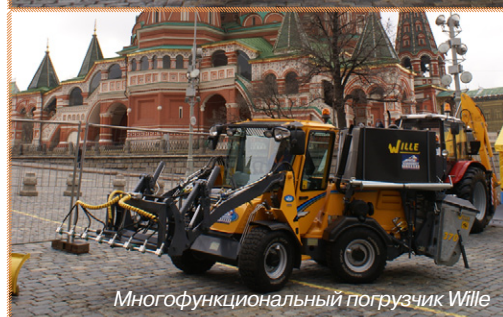
Johnstone VT 551 на шасси Mitsubishi FUSO



Egholm 2200



КДМ на базе шасси Scania



Многофункциональный погрузчик Wille



Заливщик швов Эд-135М



Многофункциональная машина VOKEMOBIL



Косилка робот



Линейка вакуумных подметально-уборочных машин Johnstone

крутизной более 50%, а потому он особенно пригодится в полосах отвода автомобильных и железных дорог.

Также большой интерес вызвал новый мусоровоз МСТ 6963-10, выпущенный на базе газового шасси КамАЗ. По мнению специалистов, за этой экономичной и экологичной машиной большое будущее.

Новая техника, представленная компанией на Васильевском спуске, вызвала такой огромный интерес у специалистов, что несколько машин были приобретены предприятиями прямо с выставки. Кроме того, были заключены контракты на поставку техники в ближайшее время.

Стратегия развития

Успешное участие в «Доркомэкспо-2011» еще раз подтвердило, что руководство ЗАО «Коминвест-АКМТ» разработало правильную стратегию развития бизнеса. За последние восемь лет компания превратилась в крупнейшее в России предприятие, занимающееся продажей, производством и сервисным обслуживанием дорожной, коммунальной, строительной и аэродромной техники. Причем на первом этапе компания занялась продажей импортного оборудования и уже вскоре вышла на лидирующие позиции, став дилером 40 крупнейших европейских производителей.

Сегодня «Коминвест-АКМТ» обладает эксклюзивными правами на продажу продукции многих известных машиностроительных фирм. И если в начале деятельности компания продавала только несколько десятков машин в год, то сейчас эта цифра выросла до 1 тысячи. Когда же номенклатура поставляемых машин расширилась, компания стала не просто продавцом первоклассной техники. Сегодня она предлагает предприятиям целые технологические цепочки, что дает возможность комплексно решать все инфраструктурные проблемы. Причем дорожникам, коммунальщикам и авиаторам выгодно заказывать подобные инфраструктурные проек-

ты, поскольку в таком случае предусмотрены солидные скидки. Характеризуя этот вид деятельности, А. Халецкий очень метко сказал: «Сегодня мы не только продавцы техники, но и продавцы технологических решений».

В последние годы коллектив компании начал осваивать собственное производство машин. И прежде всего занялся тем, как сделать технику более эффективной для российских условий и потребителей. Чтобы удешевить ее стоимость, начали выпускать универсальные машины, к которым можно навесить несколько видов различного оборудования. В результате такая техника может работать и зимой, и летом. Благодаря этому значительно сокращается парк машин, да и затраты на его приобретение.

Другое важнейшее направление деятельности «Коминвест-АКМТ» – локализация производства. Недавно компания приобрела Тосненский машиностроительный завод, где наладила выпуск комбинированных дорожных машин (КДМ) по лицензионному соглашению с датской фирмой Ероке. Сегодня на ТоМеЗе трудится 250 человек, а скоро будет 300. Предприятие уже загружено заказами, а потому, учитывая растущий спрос, планируется и дальше расширять и модернизировать производственные площади. Решено установить в цехах роботизированные сварочные комплексы, новую покрасочную камеру и другое современное оборудование. Кроме того, руководство «Коминвест-АКМТ» рассматривает вопрос о приобретении еще двух российских заводов. Одним словом, у компании амбициозные планы – стать лидером в стране в области машиностроения, производящим технику для дорожного и коммунального хозяйства.

Другая стратегическая задача компании – создание в стране широкой сети представительств, которые осуществляют в регионах продажу техники и ее сервисное обслуживание: гарантийное и постгарантийное. Сегодня такие центры уже открыты во многих крупных городах России. Только за последнее время представительства появились в Челябинске и Екатеринбурге, а на очереди Тюмень и Краснодар. Таким образом, скоро в стране не останется регионов, не охваченных сервисным обслуживанием, где бы ремонтники компании не могли оказать помощь дорожникам, коммунальщикам и авиаторам в радиусе 500 км в течение 24 часов. Более того, сейчас в сервисные центры обращаются не только владельцы техники, поставляемой «Коминвест-АКМТ», но и машин, приобретенных у конкурентов. Дело в том, что слухи о быстром и качественном ремонте дошли до многих предприятий, и они также хотели бы пользоваться услугами сервисных центров компании на постоянной основе. И еще одна интересная новость – в будущем году «Коминвест-АКМТ» начнет открывать свои представительства и в странах СНГ.

Вместе с тем генеральный директор Александр Халецкий подчеркнул, что все успехи в

Без серьезной государственной финансовой поддержки современное промышленное производство в России вряд ли удастся создать

развитии компании достигнуты ценой невероятных усилий и исключительно за счет энтузиазма коллектива «Коминвест-АКМТ». Компания, чтобы реализовать свои планы, вынуждена вкладывать в бизнес почти всю прибыль, получаемую от своей деятельности. Ведь, к сожалению, сегодня государство не оказывает никакой финансовой поддержки предприятиям, стремящимся внедрять инновационные технологии и модернизацию производства. Как это ни грустно констатировать, но в настоящее время в России нет никаких предпосылок для создания новых машиностроительных комплексов. К примеру, предприниматель захочет построить новый завод, вложит в дело огромные средства. Однако получить прибыль он сможет только после того, как предприятие заработает – то есть через 10–15 лет. Казалось бы, люди стараются возродить промышленность, создать новые рабочие места, однако помощи от государства никакой – ни льгот, ни преференций. Все это, конечно, абсолютно не стимулирует российский бизнес вкладывать деньги в создание новых производств. А потому сегодня предприниматели справедливо считают, что гораздо выгоднее построить за два-три года магазин или торговый центр и тут же, без каких-либо заморочек, начать получать прибыль.

Об отсутствии государственной поддержки российского бизнеса говорит и вве-

дение в стране непомерно высокого налога ЕСН – вместо 26 они должны платить 34% с полученной прибыли. Но как вести бизнес в таких условиях? Это значит, что на развитие производства денег уже не будет. Придется забыть и о внедрении инновационных технологий, реконструкции и модернизации заводов.

По мнению Александра Халецкого, без серьезной государственной финансовой поддержки современное промышленное производство в России вряд ли удастся создать. А для этого необходимо предоставлять льготы предприятиям, которые реально занимаются внедрением инновационных технологий. Как известно, несколько лет назад была разработана и реализована программа софинансирования Минрегионразвития, созданная для поддержки отечественного производителя с целью наладить выпуск конкурентоспособной продукции. Выделили средства, составили список предприятий. Идея была хорошая, но поставленную задачу реализовать так и не удалось. Дело в том, что в число предприятий вошли лишь 10% заводов, реально занимавшихся выпуском современной техники. Остальные, получив деньги, продолжали производить морально устаревшие машины. Александр Халецкий считает, что подобный эксперимент нужно продолжить. Однако одним из условий выделения государственных средств компаниям и фирмам должен стать жесткий контроль целевого расходования денег. Так, предприятия должны регулярно отчетываться о проделанной работе – о заключении лицензионных соглашений с иностранными фирмами, закупке нового оборудования, внедрении новых технологий. А контроль за всем этим должна осуществлять, к примеру, специальная комиссия, состоящая из экспертов Минпромторга, Минтранса и Минрегионразвития. И тогда не на словах, а на деле в России начнется процесс внедрения инновационных технологий и модернизации производства ▲.

Материал подготовил Александр Давидьянц



КДМ производства ТОМЕЗ