



На первой погрузке запчастей для вьетнамской сборки. Справа налево П.П.Рома, Г.П. Тищенко, И.Т. Шиванов, А.Ф. Воробьев, С.М. Пшеничный, Н.С. Диденко. 2004 г.

Если в 2003 г. во Вьетнаме было собрано 60 автомобилей КраЗ, то в 2004 г. - уже 210.

2004 год оказался результативным для конструкторов автозавода и в создании новых моделей автомобилей.

**Впервые в истории автозавода в 2004 году непосредственно на предприятии был организован серийный выпуск автомобилей КраЗ со спецнадстройками. Это были автобетоносмесители на базе шасси КраЗ-65101, КраЗ-65053 и КраЗ-7133Н4.**

До этого времени специальные надстройки на кразовских шасси создавали другие машиностроительные заводы.

Продажа заводом готового изделия изменила ситуацию на внутреннем рынке. Спрос на кразовские автобетоносмесители в Украине сильно возрос. К слову, в 2006 году в производственной программе автозавода имелось уже три типа таких машин: 7-кубовый КраЗ-6133Р4 и КраЗ-6124Р4 (на шасси 6х4), 9-кубовый КраЗ-7133Р4 (8х4) и, наконец, 9-кубовый КраЗ-6333Р4 (6х4) с автономной силовой установкой. Ведутся работы над тем, чтобы добавить в эту гамму и автобетоносмеситель с объемом бабаана в 11 кубометров, благо он идеально вписывается в четырехосное шасси.



Автобетоносмеситель КраЗ-6124Р4. 2005 г.

Вообще, это направление



На заседании научно-технического совета главные специалисты Компании. Председатель - технический директор А.И. Гриценко, у экрана - главный конструктор М.Б. Корсун, оппнент - региональный директор ВТФ «КрАЗ» В. Б. Гребенюк. 2006 г.

очень важное и перспективное - идет строительный бум, объем заказов на автобетоносмесители неуклонно растет. Успех КрАЗов-бетоносмесителей не случаен, это результат того, что был сделан правильный маркетинговый анализ, в результате которого лучший в СНГ, выпускаемый по лицензии известной австрийской фирмы «Stetter», бетоносмеситель российской компании «TIGARBO» был адаптирован к самому прочному и надежному в СНГ шасси тяжелого автомобиля.

Можно сказать, что 2004 стал в новой истории предприятия первым годом реализации осмысленного, подкрепленного рыночным анализом плана опытно-конструкторских и научно-исследовательских работ по созданию новых конструкций автомобилей.

Это был год начала масштабной модернизации производственных мощностей, работу по которой возглавил заместитель генерального директора - технический директор Александр Иванович Гриценко.

Он вместе со своими заместителями - А. Ф. Воробьевым, Ю.А. Шитко, руководителями технических служб И.К.Масловым, Г.В. Гезом организовал работу таким образом, что в кратчайшие сроки была проведена модернизация линий механической обработки картеров редуктора, заднего и среднего мостов проходного типа, линия по производству тормозных барабанов, участков с универсальной перенастраиваемой оснасткой для обработки крупногабаритных деталей с большими усилиями резания.



9-кубовый автобетоносмеситель КраЗ-7133Р4. 2006 г.