

# Военное производство корпорации Iveco

**Дмитрий ВАСИЛЬЕВ**

## Основные положения:

- корпорация Iveco полностью контролируется итальянской автомобильной группой Fiat и специализируется на производстве грузового автотранспорта всех классов грузоподъемности;
- военное производство Iveco находится на уровне крупных европейских игроков, хотя приносит корпорации менее 10 % общей выручки и, насколько можно судить, является для нее второстепенным;
- основу военного производства Iveco составляет выпуск военных грузовиков, между тем компания постепенно диверсифицирует свою деятельность, развивая в том числе семейство боевых бронированных машин.

## История компании

В 1974 г. итальянский концерн Fiat выкупил у немецкой машиностроительной компании Klockner-Humboldt-Deutz производство грузовых и пожарных машин Magirus и объединил его со своим подразделением грузовых автомобилей<sup>1</sup>. В результате была образована корпорация Iveco (Industrial VEHicles COrporation), с самого начала ставшая одним из крупнейших в Европе производителей грузового автотранспорта. Юридически компания была оформлена как 100-процентное дочернее общество Fiat.

Под эгидой Iveco объединились пять широко известных к тому времени европейских производителей грузовых автомобилей (в том числе военных): собственно Fiat и Magirus, а также итальянские OM (куплен Fiat еще в 1938 г.), Lancia (1969 г.) и французский Unic (1966 г.). После оптимизации всех этих активов и разработки нескольких успешных моделей гражданских грузовиков Iveco приступила к активной экспансии. В 1986 г. компанией приобретено европейское «грузовое» подразделение Ford, в 1988 г. – итальянский производитель строительных самосвалов, грузовиков и военных транспортеров Astra, а в 1990 г. – крупнейший в Испании производитель грузовиков, автобусов и легкой бронетехники Eпasa, который к тому времени также контролировал британскую компанию по выпуску грузовых машин Seddon Atkinson. Серьезно укрепившись на европейском рынке, Iveco начала экспансию на рынки Австралии, Индии, Китая, Бразилии, Аргентины, Турции, России и других стран, в итоге став к началу 2000-х гг. действительно глобальным игроком.

Если не считать военные грузовики<sup>2</sup>, то к производству вооружения и военной техники собственной разработки Iveco приступила только в 1980-х гг., когда был образован национальный совместный (50:50) консорциум Iveco-Fiat –

ОТО Melara. До этого компания (тогда еще как Fiat) совместно с ОТО Melara (ныне входит в итальянский оборонный холдинг Finmeccanica) принимала участие только в лицензионном выпуске зарубежной бронетехники (американских основных танков M60 и немецких Leopard 1<sup>3</sup>, а также американских гусеничных БТР M113), причем, учитывая «гусеничный характер» машин, основное производство велось на ОТО Melara, а Fiat выступал субподрядчиком.

Результатом деятельности консорциума стало создание четырех машин: боевой бронированной машины – истребителя танков Centauro с колесной формулой 8x8 и вооруженной 105-мм пушкой (серийное производство с 1991 г.), основного танка Ariete (1995 г.), БМП Dardo (1998 г.) и легкой бронемшины Puma<sup>4</sup> с колесными формулами 4x4 и 6x6 (1999 г.). Головным подрядчиком при разработке гусеничной техники осталась ОТО Melara, которая отвечала за корпус машины, башню и системы вооружения, в то время как Iveco поставляла только двигатели и ходовую часть (подвеску, трансмиссию, гусеницы и т.д.). При разработке же колесной техники роли партнеров выравнялись: Iveco поставляла все шасси, а ОТО Melara – систему вооружения и башню.

Между тем это партнерство нельзя назвать успешным в коммерческом отношении. Из четырех созданных машин относительно востребованной на внешнем рынке оказалась только Centauro, закупленная армиями Испании и Омана. На базе этой машины был создан «средний» БТР нового поколения VBM Freccia, который предлагается в международных тендерах, но пока безрезультатно.

Однако опыт участия в консорциуме не прошел для Iveco даром. В 2005 г. компании удалось создать собственный «хаммероподобный» бронев-автомобиль LMV, ставший к настоящему моменту одним из наиболее удачных в своем

## ПРЕДСТАВЛЕНИЕ КОМПАНИИ

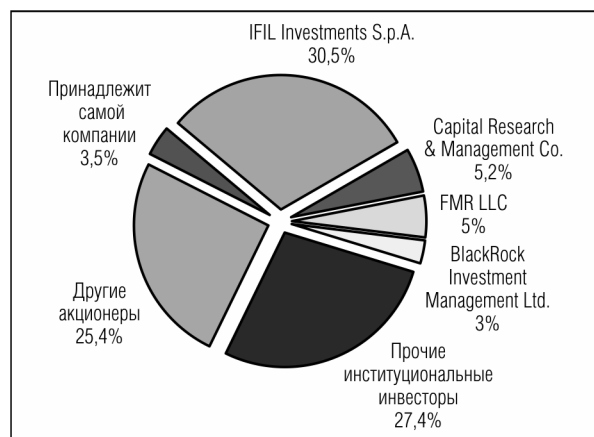
классе. Помимо этого, специально по бразильскому заказу Iveco разработала колесный бронетранспортер VBTR-MR, планирующий к крупномасштабному производству в Бразилии. С учетом запуска еще нескольких проектов в области боевых бронемашин Iveco с началом XXI в. четко дала понять, что не собирается концентрироваться на нише военных грузовиков.

### Современное положение

Сегодня корпорация Iveco является одним из крупнейших в Европе производителей грузового автотранспорта военного назначения и единственным поставщиком этого вида техники для итальянской армии. Корпорация входит в состав итальянской автомобильной группы Fiat как 100-процентное дочернее предприятие и в рамках холдинга специализируется на разработке и производстве грузовых машин всех классов грузоподъемности, начиная от внедорожников, фургонов и пикапов и заканчивая карьерными самосвалами и тяжелыми тягачами. Военное производство компании сосредоточено в подразделении Iveco Defence Vehicles и, помимо выпуска военных джипов, грузовиков и транспортеров, включает производство легких броневосемилей, шасси для колесной бронетехники и основных узлов и агрегатов для гусеничной.

Судя по составу акционеров материнской компании, Iveco является частным итальянским предприятием. Более трети акций Fiat контролирует итальянская инвесткомпания IFIL Investments S.p.A. семьи Аньелли, еще 3,5 % принадлежит самой группе (см. рисунок 1). Другими крупнейшими акционерами являются международные инвестиционные фонды Capital Research & Management Co. (5,2 %), FMR LLC (5 %) и BlackRock Investment Management Ltd. (3 %).

**Рисунок 1. Акционеры Fiat Group по состоянию на начало 2010 г.**



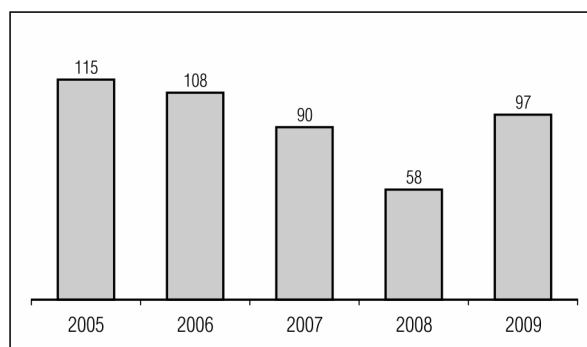
*Источник: годовой отчет Fiat Group за 2009 г.*

Корпорация Iveco является самым маленьким по объему выручки бизнесом Fiat. В 2009 г. ее выручка составила 7,18 млрд евро<sup>5</sup>, что несколько

меньше доходов Fiat от выпуска двигателей, сопутствующих систем и производственного оборудования (10,33 млрд евро), а также сельскохозяйственной и строительной техники (10,11 млрд евро) и существенно уступает продажам легковых автомобилей (28,35 млрд евро).

Доля военного подразделения в общей выручке Iveco не оглашается, однако можно предположить, что она незначительна. Так, в 2009 г. компания выпустила 103,9 тыс. единиц грузовой и спецтехники, при этом собственно на спецтехнику (куда также входят строительные и карьерные самосвалы и пожарные машины) пришлось всего 4600 единиц, или около 4,5 %. С учетом того, что примерно половину общего выпуска Iveco составляют фургоны и пикапы, в стоимостном выражении военная выручка все же больше, чем 4,5 % от общей. В целом ее можно оценить примерно в 400–600 млн евро в год (с учетом консорциума Iveco-Fiat – ОТО Melara), что в несколько раз меньше военной выручки американского производителя грузовиков Oshkosh Trucks (мирового лидера, в 2008 г. его выручка составила 1,99 млрд долл.)<sup>6</sup>, однако находится на уровне европейских компаний<sup>7</sup>. При этом консорциум Iveco-Fiat – ОТО Melara сейчас фактически простаивает в ожидании крупных заказов на новый БТР VBM Freccia и занимается в основном техническим обслуживанием и сопровождением ранее поставленной бронетанковой техники. Последние несколько лет это СП приносит Iveco всего 30–60 млн евро в год (см. рисунок 2).

**Рисунок 2. Динамика выручки консорциума Iveco-Fiat – ОТО Melara, млн евро**



*Источники: годовые отчеты Fiat Group.*

Кризисный 2009 г. стал для Iveco наиболее трудным из всех за последнее время. По сравнению с 2008 г. продажи компании сократились почти вдвое, выручка упала более чем на треть, а операционная прибыль сменилась убытком (см. таблицу). Компании пришлось сокращать персонал и решать проблемы с профсоюзами<sup>8</sup>. В то же время производство военной и спецтехники Iveco пострадало незначительно. Отчасти этому способствует стабильный спрос стран-членов НАТО, которые закупают военные грузовики для своих контингентов в Афганистане<sup>9</sup>.

**Производственно-экономические показатели Iveco в 2005–2009 гг.**

Показатель	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.
<b>Производство</b>					
Реализовано машин Iveco, всего тыс. штук	172,5	181,5	211,7	192,1	103,9
в том числе военного и специального* назначения, тыс. штук	4,2	4,6	5,5	5,5	4,6
Реализовано машин производства СП в Китае**, тыс. штук	18	20,5	83,3	81,2	95,3
<b>Экономика</b>					
Выручка, млн евро	8483	9136	11 196	10 894	7183
Операционная прибыль (убыток), млн евро	212	565	803	779	–90
Расходы на НИОКР, млн евро	211	174	207	246	169
Численность сотрудников, человек	24 323	24 533	26 461	27 108	24 917

\* – строительные и карьерные самосвалы Astra и пожарные машины.

\*\* – производство машин на совместных предприятиях в Китае Iveco учитывает отдельно, видимо, потому что они выпускают грузовики не только итальянской разработки. С 2007 г. три четверти производства в штучном выражении приходится на СП Navesco (выпускает все классы грузовиков и автобусы) и одна четверть – на СП SAIC Iveco Hongyan (только тяжелые самосвалы).

**Источники:** годовые отчеты Fiat Group.

Основу военного производства Iveco составляет выпуск военных версий гражданских грузовиков, в первую очередь среднетоннажных Cargo и тяжелых Trakker. Известно, что в 2007 г. реализация всех типов грузовиков принесла Iveco около 60 % общей военной выручки<sup>10</sup>, остальное пришлось на военные транспортеры фирмы Astra, легкие многоцелевые машины, броневомобили LMV и на узлы и комплектующие. В 2009 г. структура выручки, скорее всего, была такой же. Однако учитывая недавний крупный контракт с бразильской армией (на выпуск в Бразилии с 2012 по 2030 г. более 2000 новых бронетранспортеров VBTR-MR), продвижение на рынок новых итальянских БТР VBM Freccia (совместно с ОТО Melara), а также известные проекты фирмы в области создания бронемашин (более простого аналога LMV, 18–25-тонной машины), крен в выручке в сторону грузовиков в перспективе должен исчезнуть.

Производственные мощности Iveco включают 27 заводов по всему миру<sup>11</sup>. Главное военное производство находится в Больцано (Италия) – помимо прочего, здесь выпускается вся бронетехника компании. Грузовики Cargo выпускаются в Брешиа (Италия), Trakker – в Мадриде, грузовики и транспортеры фирмы Astra – в Пьяченце (Италия)<sup>12</sup>. Производство внедорожников LUV/Massif идет в Линаресе (Испания). Развитие двигателестроительное производство Iveco находится в Турине и Фодже (Италия), а также в Бурбон-Ланси (Франция), где выпускаются двигатели Cursor для тяжелых грузовиков. Однако с 2006 г. Iveco Motor входит в Fiat Powertrain Technologies (FPT) – другую 100-процентную дочернюю компанию Fiat, объединяющую все двигателестроительное производство головного концерна.

Учитывая, что военные грузовики Iveco представляют главным образом модификации гражданских машин, в их производстве используются многие «гражданские» узлы и агрегаты (причем для ряда машин они взаимозаменяемы), что в итоге позволяет снижать стоимость изделий. Вместе с тем мелкосерийное производство некоторой сугубо военной продукции (например, транспортеров фирмы Astra) дает Iveco возможность удовлетворять самые специфичные запросы заказчиков.

Главным рынком сбыта Iveco является Европа, при этом Iveco Defence Vehicles около половины выручки получает на внутреннем рынке<sup>13</sup>. Итальянская армия всегда выступала стартовым и часто оставалась единственным заказчиком продукции военного подразделения.

К наиболее перспективным рынкам Iveco относит Китай. Собственно совместные предприятия компании в этой стране получают последние несколько лет наибольший объем инвестиций – порядка 180 млн евро в год<sup>14</sup>. По мнению Iveco, создание СП с Китаем позволит снизить общие издержки и в итоге увеличить конкурентоспособность всей компании<sup>15</sup>. Сейчас в Китае работают два совместных (50:50) предприятия Iveco, которые выпускают грузовики всех классов грузоподъемности, в том числе для вооруженных сил КНР:

- Navesco (Нанкин) было образовано в 1996 г. с корпорацией Nanjing Automotive Corporation. Сейчас выпускает варианты фургонов и пикапов Daily (в том числе военные), автобусы и китайские средние и тяжелые грузовики Yuejin<sup>16</sup>;
- SAIC Iveco Commercial Vehicle Investment (Чунцин) было образовано в 2005 г. с корпорацией SAIC Motor. Предприятие контролирует 67 % акций компании Chongqing Hongyan Automotive (еще 33 % у SAIC), которая производит тяжелые грузовики как китайской, так и совместной разработки<sup>17</sup>.

## ПРЕДСТАВЛЕНИЕ КОМПАНИИ

Вторым по значимости зарубежным рынком является Латинская Америка. Наиболее масштабно Iveco представлена в Бразилии, где в Сети-Лагоасе расположены два завода (выпускают весь модельный ряд грузовиков Iveco) и один конструкторский центр. Также предприятия компании имеются в Кордобе (Аргентина) и в Ла Виктории (Венесуэла), которые выпускают пикапы и фургоны Daily. В 2008–2010 гг. в развитие производства в Латинской Америке планировалось инвестировать 220 млн евро<sup>18</sup>, причем основная часть этих инвестиций, видимо, будет использована для организации производства в Бразилии бронетранспортеров VBTR-MR.

На рынке Индии Iveco пока представлена незначительно, хотя действует здесь с конца 1980-х гг. В 1987 г. компания купила в партнерстве с индийским конгломератом Hinduj Group один из крупнейших в Индии производителей грузовиков и автобусов Ashok Leyland. Однако в 2006 г. продала свою долю партнеру, решив, видимо, более тесно сотрудничать с лидером индийского автомобильного рынка (в том числе грузовиков) Tata Motors. В 2007 г. компании подписали соглашение о сотрудничестве<sup>19</sup>, которое, правда, пока не вылилось в конкретные проекты.

Интересно, что на рынке Северной Америки Iveco имеет только представительство своего автобусного подразделения Irisbus. Местный рынок грузовиков Iveco, похоже, пока не интересует.

Президентом Iveco с 2005 г. является Пауло Монферино (Paolo Monferino), более 20 лет проработавший на руководящих позициях в группе Fiat, главным образом на направлении строительной и сельскохозяйственной техники. До назначения главой Iveco Монферино несколько лет являлся президентом компании CNH – 100-процентной «дочки» Fiat, объединяющей выпуск строительной и сельскохозяйственной техники<sup>20</sup>.

### Основная продукция

#### Грузовой автотранспорт

**Внедорожник LUV** (максимальной массой от 3 до 3,3 т)<sup>21</sup> с колесной формулой 4x4 был впервые представлен в июне 2008 г. на выставке Eurosatory. Машина является военной модификацией внедорожника Massif, разработанного Iveco в 2007 г. вместе с испанской компанией Santana Motor на основе машины PS-10, которая, в свою очередь, является деривативом Land Rover Defender, долгое время производимого в Испании по лицензии. Считается, что Massif/LUV выгодно отличается от PS-10 благодаря переработанной ходовой части и новому более мощному двигателю<sup>22</sup>. Тем не менее испанская армия, закупившая в 2005–2009 г. около 3500 машин PS-10<sup>23</sup>, в 2008 г. не стала пересматривать изначальный контракт в пользу закупок LUV.

Несмотря на начало производства Massif/LUV, выпуск PS-10 продолжается. Эта ситуация может разрешиться до конца 2010 г., когда у Iveco истекает право на выкуп компании Santana<sup>24</sup>. Пока же Iveco пытается оценить коммерческие перспективы новой машины, причем, очевидно, она больше ориентируется на гражданский рынок, желая повторить с запуском Massif успех прославленного в Италии джипа Compagnola, производившегося Fiat/Iveco в 1950-х – 1980-х гг.<sup>25</sup> Собственно трехдверная модификация Massif так и называется – Compagnola. О крупных контрактах на непосредственно военную версию LUV пока не сообщалось, так же как и о тендерах, где предлагается этот внедорожник.

**Легкая многоцелевая машина серии 40.10** (максимальной массой от 4,5 до 5 т) с колесной формулой 4x4 является военной версией гражданского пикапа Daily – первого коммерчески успешного продукта Iveco, разработанного еще в 1978 г. За все время для различных военных заказчиков было выпущено около 16 тыс. таких машин<sup>26</sup>. Основным потребителем стала итальянская армия, где они обозначаются как VM 90. Машины используются как малотоннажные грузовики, тягачи для легкой артиллерии, как командно-штабные и медицинские автомобили, а также как боевые единицы с установкой пулеметного вооружения, противотанковых и противоздушных средств.

Помимо производства на заводе Iveco в Больцано, лицензионный выпуск этих машин под обозначениями NJ2045 и NJ2046 налажен в Китае на совместном предприятии Navesco. Потребителем выступает китайская армия. При этом предприятия КНР на основе серии 40.10 разработали свою линейку легких бронеавтомобилей ZFB с колесными формулами 4x4 и 6x6, которые также предлагаются на экспорт. Среди заказчиков называются армии Чада, ДРК и Нигера<sup>27</sup>.

В 2007 г. Iveco объявила о разработке новой модели на смену 40.10. Она объединит черты новых версий Daily и бронеавтомобиля LMV, став более простым и дешевым аналогом последнего<sup>28</sup>. Пока презентация новой машины не состоялась.

Основа предложения Iveco в сегменте **грузовиков средней грузоподъемности** – это военная версия грузовика Cargo (максимальной массой 14 т, с прицепом – 28 т) с колесной формулой 4x4<sup>29</sup>. Машина выпускается с середины 1990-х гг. и к этому времени закуплена армиями Италии, Хорватии, Германии, Великобритании, Алжира, Египта, Саудовской Аравии и других государств. Хотя объемы поставок неизвестны, по-видимому, они сопоставимы с уровнем поставок машин легкой серии 40.10 (15–20 тыс. машин)<sup>30</sup>.

Помимо этого, в среднем сегменте Iveco предлагает военный грузовик MMV (максимальной

массой 13,5 т, с прицепом – 19,5 т) с колесной формулой 4x4. Грузовик создавался специально по заданию итальянской армии, выступившей первым и, насколько можно судить, пока единственным заказчиком. Система бронирования машины была разработана в сотрудничестве с германской фирмой IBD-Deisenroth и позволяет оснащать грузовик дополнительными комплектами бронезащиты исходя из потребностей. На кабине машины может быть установлен пулемет калибром до 7,62 мм. Производство ведется в Больцано под заказ<sup>31</sup>.

Сегмент **тяжелых грузовиков** традиционно доминирует в военном производстве. Здесь Iveco предлагает военные версии грузовиков серии Trakker (максимальной массой от 18 до 44 т) и серии Astra HD (максимальной массой от 17 до 48 т, с прицепом – от 37 до 72 т) с колесными формулами 4x4, 6x6 и 8x8<sup>32</sup>. При этом Trakker также выпускается в варианте седельного тягача (транспортера), в этом случае полная масса автопоезда возрастает до 110 т (для четырехосной версии)<sup>33</sup>.

Trakker был разработан в начале 1990-х гг., вообраз в себя многое от популярного немецкого грузовика Magirus (который закупался в том числе СССР). Грузовик Trakker в военной версии был приобретен вооруженными силами Италии, Швейцарии, Германии, Алжира, Саудовской Аравии, Танзании и других стран, при этом крупнейшим зарубежным военным эксплуатантом выступает армия Швейцарии, закупившая около 1000 машин<sup>34</sup>.

Вместе с германской фирмой Krauss-Maffei Wegmann (KMW) Iveco разработала для Trakker по заданию бундесвера новую бронированную кабину. Кроме того, Trakker с колесной формулой 6x6 используется как шасси при разработке 25-тонной бронированной машины KMW Grizzly, также предлагаемой германской армии<sup>35</sup>.

Грузовики серии HD фирмы Astra производятся с 1994 г. Основным их потребителем являются итальянская и испанская армии, которые получили к настоящему моменту примерно по 1000 грузовиков каждая<sup>36</sup>. Конструкция машин позволяет оснащать их дополнительными комплектами бронезащиты германской фирмы IBD.

На основе глубоко переработанной четырехосной версии грузовика HD в 2003 г. Astra создала семейство тяжелых военных транспортеров SMH (максимальной массой от 105 до 130 т) с колесной формулой 8x8. Их производство невелико, что позволяет фирме подгонять характеристики своей продукции под спецзаказ. Например, модификация SMH 66.45 была создана специально для транспортировки боевой бронемашины Centauro<sup>37</sup>.

Дополняют предложение Iveco в тяжелом сегменте китайские грузовики и тягачи Yuejin и

Hoguan, выпускаемые соответственно совместными предприятиями Navesco и SAIC Iveco Hongyan. Очевидно, они работают в основном на китайскую армию.

### Бронетехника

**Легкий броневедомитель LMV** (Light Multirole Vehicle, максимальной массой от 7 до 7,5 т) с колесной формулой 4x4 был разработан Iveco в инициативном порядке в 2001–2003 гг. (фирменное обозначение Iveco M65), и к сегодняшнему дню стал одной из наиболее популярных бронированных машин в своем классе в мире. С момента начала производства в 2003 г. было заказано почти 3000 машин LMV, а крупнейшими покупателями стали вооруженные силы Италии (1286 машин, именуемых в итальянской армии VTLM Lince), Бельгии (440), Великобритании (401), Австрии (150), Испании (120), Норвегии (107), Чехии (114), Хорватии (94), Боснии и Герцеговины (12), Словакии (10)<sup>38</sup>. Разработан также небронированный гражданский вариант LMV, который в небольших количествах приобретает итальянскими военизированными службами.

Сегодня LMV является главным предложением Iveco на рынке бронетехники. В базовом (без вооружения) варианте машина выпускается заводом в Больцано. Для сокращения расходов в производстве используются гражданские агрегаты, в том числе двигатель и трансмиссия от малотоннажных грузовиков Daily. В качестве вооружения на машину могут быть установлены пулеметы калибром до 12,7 мм и автоматические противопехотные гранатометы, в том числе и в дистанционно управляемых турелях, а также противотанковые и противовоздушные ракетные системы. Известно, что часть заказанных итальянской армией LMV оснащена израильскими ПТРК Spike<sup>39</sup>. Система бронирования LMV была разработана в партнерстве с германской фирмой IBD-Deisenroth и допускает установку на машину дополнительных комплектов бронезащиты. Стоимость машины с вооружением оценивается в 350 тыс. евро.

В составе воинских контингентов стран НАТО LMV успешно прошла боевые испытания и весьма активно применяется ими в Афганистане. Машина имеет весьма хорошую для своего класса веса конструктивную противоминную защиту.

Великобритания в отличие от других зарубежных заказчиков выпускает свой вариант LMV, обозначая его как Panther. Он представляет собой базовую версию машины (производства завода в Больцано) с установкой на нее на предприятии корпорации BAE Systems в Ньюкастле-на-Тайне дистанционно управляемой турели Selex Enforcer (производится по лицензии израильской Rafael) с 7,62-мм пулеметом, дымовых гранатометов, аппаратуры новой британской сис-

темы связи General Dynamics UK Bowman и прочего оборудования<sup>40</sup>. В 2004 г. эта машина победила в национальном тендере на перспективную машину командования и связи FCLV (Future Command & Liaison Vehicle), поставки британской армии 401 машины Panther были завершены в 2009 г. По результатам испытаний в Афганистане BAE Systems разработала модернизированный вариант Panther TES, в который была переделана часть уже поставленных машин. По соглашению с Iveco BAE Systems также имеет право самостоятельно продвигать Panther на рынках ряда ближневосточных стран (их названия не раскрываются), однако пока о заказах на британскую версию LMV ничего неизвестно.

Машина LMV сохраняет широкие перспективы на мировом рынке бронетехники и вызывает интерес у многих стран мира. Относительно перспектив можно отметить опцион в рамках бельгийского контракта на 180 машин, в рамках норвежского – на 63 машины, Испания планирует приобрести до 480 броневедомостей LMV, которые частично должны заменить стареющий парк бронетранспортеров BMR-600 производства Eпasa, Великобритания не исключает возможности приобрести еще 400 автомобилей, Словакия – еще 30<sup>41</sup>. Неожиданным новым возможным покупателем LMV сейчас стали Вооруженные силы России<sup>42</sup>. Однако главным для LMV останется внутренний рынок – долгосрочные потребности вооруженных сил Италии оцениваются в 7700 таких машин, преимущественно для замены парка автомобилей Iveco VM 90.

В рамках консорциума **Iveco-Fiat – ОТО Melara**, организованного в 1982 г., Iveco в основном выполняет свою часть работ по техобслуживанию и модернизации ранее поставленных танков и бронированных машин:

- боевой машины с тяжелым вооружением V1 Centauro (серийное производство с 1991 г.) с колесной формулой 8x8, вооруженной 105-мм пушкой. Позднее был разработан также вариант с гладкоствольной пушкой калибром 120 мм. Итальянская армия закупила 400 машин, а испанская – 84 (и четыре бронированные ремонтно-эвакуационные машины на их базе), поставки для них завершены в 2008 г. Вариант со 120-мм пушкой был заказан только Оманом в 2008–2009 гг. в количестве девяти единиц (в будущем возможна закупка Оманом еще до 24 машин)<sup>43</sup>;

- основного танка С1 Ariete, вооруженного гладкоствольной пушкой калибром 120 мм. Танк серийно выпускался в 1995–2002 гг. только для итальянской армии в количестве всего 200 единиц. Работы по модифицированному варианту танка Ariete 2 не получили развития<sup>44</sup>;

- боевой машины пехоты Dardo, вооруженной 25-мм пушкой и ПТРК TOW. Машина была изготовлена только для итальянской армии в количестве 200 единиц в 1998–2004 гг. Итальянская армия планировала в дальнейшем приобретение еще до 300 этих БМП, однако средства на это так и не

были выделены. Сейчас Dardo предлагается к модернизации с оснащением ПТРК Spike<sup>45</sup>;

- легкой многоцелевой бронированной машины Puma в вариантах с колесными формулами 4x4 и 6x6 (массой 7 и 8 т соответственно). Базовый вариант вооружен 12,7-мм пулеметом. Машина является, по сути, легким БТР и используется как командно-штабная, медицинская и как боевая с установкой противотанковых и противоздушных ракетных систем или миномета калибром 81 мм. Машина закуплена только итальянскими вооруженными силами (580 единиц) и карабинерами (около 60), производство осуществлялось в 2001–2004 гг.<sup>46</sup>;

- 155-мм самоходных гаубиц PzH 2000. Шестидесят восемь таких гаубиц были произведены Iveco-Fiat – ОТО Melara по германской лицензии (KMW и Rheinmetall), поставки осуществлялись в 2004–2008 гг.<sup>47</sup>

Параллельно консорциум ведет продвижение своих «средних» бронетранспортеров нового поколения VBM Freccia полной массой 26 т с колесной формулой 8x8. БТР был разработан в 2007 г. на основе машины Centauro. В стандартном варианте БТР оснащен двухместной башней ОТО Melara Hitfist Plus с 25-мм пушкой и возможностью размещения ПТРК Spike. В 2009–2010 гг. итальянской армии были поставлены первые 54 машины (включая два в варианте командно-штабной машины). В дальнейшем с 2011 г. намечается поставка еще 195 единиц (включая 36 оснащенных ПТРК Spike, 18 командно-штабных машин, десять БРЭМ и 21 самоходный миномет калибра 120 мм), а всего итальянская армия намеревается в перспективе иметь 510 машин семейства VBM Freccia. БТР активно продвигается на ряде международных тендеров на машины такого класса, в частности в Испании. Ведется разработка на его шасси самоходной гаубицы калибром 155 мм<sup>48</sup>.

Дальнейшим развитием семейства Centauro/Freccia стал разработанный Iveco на той же ходовой части с колесной формулой 8x8 **бронетранспортер SUPERAV**, отличающийся от Freccia меньшей массой (23 т) и способностью плавать. Первый прототип SUPERAV был изготовлен и продемонстрирован в 2009 г. Планируется продвигать машину вооруженным силам Италии (в частности, итальянской морской пехоте) и на экспорт, и разработать на основе SUPERAV целое семейство бронетехники<sup>49</sup>.

По заказу бразильской армии Iveco ведет разработку 18-тонного **БТР нового поколения VBTR-MR** с колесной формулой 6x6. Работы были начаты в 1999 г. после объявления в Бразилии тендера на новую бронированную машину по программе Urutu 3, которая должна заменить в войсках устаревшие броневедомости EE-9 Cascavel и БТР EE-11 Urutu. В 2007 г. Iveco была признана победителем и получила контракты на изготовление в 2009–2011 гг. 16 про-

тотипов и предсерийных машин в различных вариантах. В декабре 2009 г. Iveco подписала финальный контракт с министерством обороны Бразилии на поставку бразильской армии с 2012 по 2030 г. 2044 серийных машин VBTR-MR в десяти вариантах общей стоимостью 2,5 млрд евро с производством их на мощностях своего бразильского филиала<sup>50</sup>. Первый прототип БТР планируется передать на испытания в 2010 г. Насколько можно судить, VBTR-MR с колесной формулой 6x6 представляет собой, по сути, «укороченный» вариант нового БТР Iveco SUPERAV 8x8. Сообщается, что планируется организовать для Бразилии и выпуск варианта с колесной формулой 8x8 в качестве боевой машины огневой поддержки со 105-мм пушкой.

Наконец, с 2008 г. Iveco сотрудничает с германской компанией KMW в области разработки новой **18–25-тонной перспективной боевой бронированной машины**<sup>51</sup>. Подробности проекта не освещаются.

### Сотрудничество с Россией и странами СНГ

Итальянская автомобильная промышленность сотрудничает с Россией с начала XX в. Еще в 1917 г. в Москве на заводе АМО (впоследствии ЗиЛ) был налажен выпуск грузовиков Fiat-15ter, и эта машина в «локализованном» виде как АМО-Ф-15 стала первым советским серийным грузовиком. При этом после 1945 г. Fiat был единственным западным автомобильным концерном, которому удалось добиться на советском рынке значительных успехов. Роль концерна в создании «АвтоВАЗа» общеизвестна. В области грузового автотранспорта Fiat удачно приобрел в 1974 г. немецкого производителя грузовиков Magirus (после чего и была сформирована Iveco), который за несколько месяцев до этого подписал крупный контракт с СССР на поставку почти 10 тыс. тяжелых самосвалов Magirus Deitz<sup>52</sup>. Эти машины активно использовались советской промышленностью при строительстве Байкало-Амурской магистрали и стали, пожалуй, первыми всенародно известными в СССР грузовиками зарубежного производства.

Повторить успех Magirus в постсоветской России Iveco не удалось. Разработанное с использованием немецкого опыта семейство грузовиков Trakker уже не отличалось в российских условиях прежней надежностью и эффективностью<sup>53</sup>, и совместное предприятие Iveco, Уральского автомобильного завода и «Газпрома», созданное в 1994 г. для выпуска этих автомобилей, не оправдало ожиданий. В 2008 г. УралАЗ и «Газпром» наконец вышли из проекта, продав свои доли (две трети) менеджменту самого СП (еще треть осталась у Iveco). Сейчас ООО «Ивеко-АМТ» (до весны 2009 г. – ООО «Ивеко-УралАЗ») продолжает работать, выпуская несколько модификаций грузовиков Trakker, адаптированных для работы в условиях Крайнего Севера. Мощ-

ности предприятия (которые, видимо, все еще располагаются на территории УралАЗа в Миассе) позволяют производить всего 800 машин в год<sup>54</sup>, хотя существуют планы по расширению производства до 2000 машин в год<sup>55</sup>. Между тем в 2009 г. никаких инвестиций в российское СП Iveco не производила, заняв в связи с кризисом выжидательную позицию<sup>56</sup>.

Несмотря на маленький масштаб, «Ивеко-АМТ» – самый крупный промышленный проект Iveco в России. Попытки компании продвинуть в Россию свои фургоны и пикапы типа Daily потерпели неудачу, в первую очередь в связи с «наступлением» гораздо более дешевой «Газели» производства ГАЗ. Последний проект по выпуску Daily в России (с нижегородской группой «Самолтор-НН») был приостановлен осенью 2009 г.<sup>57</sup> В то же время Fiat продолжает поставлять двигатели Iveco для российского внедорожника УАЗ Patriot<sup>58</sup>, в том числе для его бронированных версий<sup>59</sup>. Некоторое время итальянскими двигателями также пытались оснащать «Газели», однако развития эта инициатива не получила<sup>60</sup>.

На Украине после неудачных попыток наладить лицензионный выпуск машин Daily на Кременчугском автомобильном заводе Iveco сотрудничает только с ОАО «Мотор Сич». (Запорожье). Компании учредили СП (где Fiat через FPT принадлежит 38,6 % акций)<sup>61</sup>, которое производит коробки передач и двигатели для автомобилей.

Между тем Iveco может ожидать успех на российском рынке вооружений и военной техники, который в последнее время становится все более открытым для зарубежных производителей. Основные перспективы здесь связаны с намерением ОАО «КамАЗ» предложить организацию совместного производства легкой бронированной машины LMV для Министерства обороны России, с намерением поставить до 1000 машин (в основном, видимо, для оснащения разведывательных частей бригад новой организации Сухопутных войск)<sup>62</sup>. Насколько можно судить, это предложение продвигается КамАЗом в порядке конкуренции с производимой группой «ГАЗ» машиной ГАЗ-2330 «Тигр»<sup>63</sup>, уже закупаемой в небольших количествах Российской армией и российскими силовыми структурами. По неофициальным сведениям, ОАО «КамАЗ» в 2009 г. на свои средства приобрело у Iveco два экземпляра бронированной машины LMV, прошедших впоследствии испытания на Бронницком полигоне Министерства обороны России – по ряду сообщений, с противоречивыми результатами<sup>64</sup>.

Примечательно, что до недавнего времени главным препятствием для массовых закупок автомобилей «Тигр» Министерством обороны России официально называлось использование на «Тигре» импортного двигателя Cummins бразильского производства, так что само обсуждение вопроса о возможности приобретения всецело им-

## ПРЕДСТАВЛЕНИЕ КОМПАНИИ

---

портной LMV (пусть и местной сборки) представляет собой кульбит в позиции отечественного военного ведомства. Судя по всему, вопрос о выборе между «Тигром» и LMV будет на деле решаться в результате чисто лоббистской борьбы

ГАЗа и КамАЗа. Появившиеся в начале 2010 г. противоречивые публичные заявления источников в Министерстве обороны относительно возможности закупки LMV, видимо, являются следствием этой борьбы с неясным пока исходом<sup>65</sup>.

<sup>1</sup> История излагается по сайтам Fiat Group ([www.fiatgroup.com](http://www.fiatgroup.com)), Iveco ([www.iveco.com](http://www.iveco.com)), Википедии (<http://en.wikipedia.org>) и ряда интернет-публикаций.

<sup>2</sup> Iveco также некоторое время выпускала мелкой серией легкую бронемашину 6634 AVL, созданную на базе Fiat 6614.

<sup>3</sup> На основе танка Leopard 1 был создан итальянский танк OF-40, единственным покупателем которого стали ОАЭ, заказавшие 18 единиц.

<sup>4</sup> Прототипом для машины стали легкие бронев автомобили 6634 AVL, построенные Iveco в небольшом количестве в 1980-е гг.

<sup>5</sup> Здесь и далее в этом разделе цифры приведены в соответствии с годовыми отчетами Fiat Group (размещены на сайте группы [www.fiatgroup.com](http://www.fiatgroup.com)), если не указано иное.

<sup>6</sup> Defense News Top 100 for 2008 ([www.defensenews.com](http://www.defensenews.com)).

<sup>7</sup> Судить об этом можно только косвенно, поскольку другие европейские производители также не публикуют эту информацию. См., например: *Reed J. Military is a Rare Source of Stability // Financial Times, 08.09.2009.* В любом случае ни один из производителей военных грузовиков, кроме Oshkosh Trucks, не входит в рейтинг крупнейших оборонных компаний мира Defense News Top 100.

<sup>8</sup> Годовой отчет Fiat Group за 2009 г. ([www.fiatgroup.com](http://www.fiatgroup.com)).

<sup>9</sup> *Reed J. Military is a Rare Source of Stability // Financial Times, 08.09.2009.*

<sup>10</sup> *Connors S. Trucks Ride High in Iveco's Defence Vehicles Division // Jane's Defence Industry, 01.12.2007.*

<sup>11</sup> Годовой отчет Iveco за 2006 г. ([www.iveco.com](http://www.iveco.com))/

<sup>12</sup> Возможно, что в Пьяченце также доделываются под нужды заказчика некоторые военные версии Trakker, а также тяжелых грузовиков Stralis (менее востребованы для военных целей, чем Trakker). Насколько известно, с 2002 г. Iveco контролирует своего давнего партнера, итальянскую фирму SIVI, базирующуюся в Пьяченце (в составе Astra) и специализирующуюся на переделке под специфические потребности стандартных грузовиков. Полная масса специальных автопоездов может достигать 275 т. Хотя спрос на такие машины предъявляют главным образом строительные и добывающие компании, вероятно, есть доля и военных заказчиков. См.: *IAA Commercial Vehicles 2008 // Пресс-кит Iveco (www.iveco.com).*

<sup>13</sup> Годовой отчет Iveco за 2006 г. Р. 42. ([www.iveco.com](http://www.iveco.com)).

<sup>14</sup> Годовой отчет Fiat за 2009 г. Р. 139 ([www.fiatgroup.com](http://www.fiatgroup.com)).

<sup>15</sup> Годовой отчет Iveco за 2007 г. Р. 10 ([www.iveco.com](http://www.iveco.com)).

<sup>16</sup> Сайт Naveco ([www.naveco.com.cn](http://www.naveco.com.cn)).

<sup>17</sup> В марте 2009 г. Iveco презентовала первый совместный продукт СП – тяжелый грузовик Genlyon.

<sup>18</sup> Пресс-релиз Iveco от 12.07.2008 ([www.iveco.com](http://www.iveco.com)).

<sup>19</sup> *Iveco and Tata Motors Explore Strategic Alliance Opportunities // Пресс-релиз Fiat от 14.02.2007.*

<sup>20</sup> Данные журнала Forbes (<http://people.forbes.com/profile/paolo-monferino/20571>).

<sup>21</sup> Все характеристики машин приводятся в соответствии с данными изданий Jane's ([www.janes.com](http://www.janes.com)), если не указано иное.

<sup>22</sup> *Santana PS-10/Iveco M30E18WM (4 × 4) Light Utility Vehicle // Jane's Military Vehicles & Logistics.*

<sup>23</sup> Там же.

<sup>24</sup> Об этом стороны договорились в 2008 г. См.: *Santana PS-10/Iveco M30E18WM (4 × 4) Light Utility Vehicle // Jane's Military Vehicles & Logistics.*

<sup>25</sup> *Автомобиль Iveco Campagnola // Пресс-релиз Iveco в России (www.iveco.com/russia) от 28.10.2008.*

<sup>26</sup> *Iveco 40.10 WM (4 × 4) 1,500 kg Light Truck Series // Jane's Military Vehicles & Logistics.*

<sup>27</sup> Там же.

<sup>28</sup> Там же.

<sup>29</sup> Также выпускаются неполноприводные EuroCargo.

<sup>30</sup> Предположение делается исходя из уровня гражданского производства Daily и Cargo/Eurocargo. За все время существования этих машин каждой из них было произведено порядка 450 тыс. единиц. См. пресс-киты по каждой модели на сайте Iveco ([www.iveco.com](http://www.iveco.com)).

<sup>31</sup> *Iveco M135E24WM (4 × 4) Multipurpose Medium Vehicle (MMV) // Jane's Military Vehicles & Logistics.*

<sup>32</sup> Также в гораздо меньшем количестве выпускаются неполноприводные тяжелые грузовики Iveco Stralis с колесными формулами 4x2, 6x2 и 6x4 и EuroTrakker.

<sup>33</sup> *Iveco Trakker/EuroTrakker Range of Heavy Tractor Trucks // Jane's Military Vehicles & Logistics.*

<sup>34</sup> *Iveco Trakker/EuroTrakker Range of Trucks // Jane's Military Vehicles & Logistics.*



- <sup>35</sup> KMW Introduces the Grizzly Highly Protected Vehicle // Defense-update, 24.06.2007.
- <sup>36</sup> Iveco (ASTRA) Tactical Truck Range // Jane's Military Vehicles & Logistics.
- <sup>37</sup> Iveco (ASTRA) Tactical Range Heavy Equipment Transporters // Jane's Military Vehicles & Logistics.
- <sup>38</sup> Iveco M65E19WM Light Multirole Vehicle (LMV) // Jane's Military Vehicles & Logistics.
- <sup>39</sup> Там же.
- <sup>40</sup> Там же.
- <sup>41</sup> Там же.
- <sup>42</sup> Для Российской армии могут купить итальянские бронемашины // Интерфакс, 09.03.2010.
- <sup>43</sup> Centauro (8 × 8) Tank Destroyer // Jane's Armour & Artillery.
- <sup>44</sup> Ariete MBT // Jane's Armour & Artillery.
- <sup>45</sup> Dardo Infantry Fighting Vehicle // Jane's Armour & Artillery.
- <sup>46</sup> Puma Armoured Personnel Carrier // Jane's Armour & Artillery.
- <sup>47</sup> Italy Orders German PzH 2000 Howitzers // Jane's Defence Weekly, 08.01.2003.
- <sup>48</sup> Centauro VBM Armoured Infantry Fighting Vehicle // Jane's Armour & Artillery.
- <sup>49</sup> *Valpolin P.* Iveco Unveils New Amphibious Armoured Vehicle // International Defence Review, 05.09.2009.
- <sup>50</sup> Iveco VBTP-MR Selected by Brazil as the Replacement for Urutu Armored Vehicle // Deagel.com, 30.12.2009.
- <sup>51</sup> Iveco // Jane's World Defence Industry.
- <sup>52</sup> *Ланишин Ф.* По следам «Магируса» // Авторевю ([http://trucks.autoreview.ru/new\\_site/trucks/archives/2005/n06/magirus/t.htm](http://trucks.autoreview.ru/new_site/trucks/archives/2005/n06/magirus/t.htm)).
- <sup>53</sup> Там же.
- <sup>54</sup> В 2008 г. было выпущено 495 машин. См.: Пресс-релиз ООО «Ивеко-УралАЗ» от 23.01.2009 ([www.iveco-uralaz.ru](http://www.iveco-uralaz.ru)).
- <sup>55</sup> Интервью гендиректора представительства Iveco в России (ООО «Ивеко-Россия») Альфреда Д'Эррико от 20.05.2009 // Веб-страница [http://www.iveco-samara.ru/news\\_4.html](http://www.iveco-samara.ru/news_4.html).
- <sup>56</sup> Годовой отчет Fiat Group за 2009 г. ([www.fiatgroup.com](http://www.fiatgroup.com)).
- <sup>57</sup> Между фирмами организовано в 2007 г. совместное ООО «Савеко», где у Iveco 51 %. См.: ООО «Савеко» заморозило строительство автозавода по производству грузовиков Iveco Daily в Семеновском районе Нижегородской области // Advis.ru, 24.09.2009. Также проекты велись с Горьковским автомобильным заводом, новосибирским заводом «Сибсельмаш» и Кременчугским автомобильным заводом (Украина).
- <sup>58</sup> В рамках совместного (50:50) предприятия Fiat с российской компанией Sollers. См.: сайт компании Sollers ([http://www.sollers-auto.com/ru/about/structure\\_sollers/SOLLERS\\_FPT/](http://www.sollers-auto.com/ru/about/structure_sollers/SOLLERS_FPT/)).
- <sup>59</sup> Сайт корпорации «Защита» ([www.zashchita.ru](http://www.zashchita.ru)).
- <sup>60</sup> «Руспромавто» отказывается выпускать двигатели Iveco // Коммерсантъ, 19.08.2003
- <sup>61</sup> Годовой отчет Fiat Group за 2009 г. ([www.fiatgroup.com](http://www.fiatgroup.com)).
- <sup>62</sup> Для Российской армии могут купить итальянские бронемашины // Интерфакс, 09.03.2010.
- <sup>63</sup> Выпускается Арзамасским машиностроительным заводом.
- <sup>64</sup> *Полтавцев В.* Батяня-гигабайт // Русский Newsweek, 07.03.2010.
- <sup>65</sup> Минобороны РФ не планирует покупать итальянские бронемашины Iveco // РИА «Новости», 10.03.2010.