



Если говорить прямо, надежные тормоза – это жизнь. Жизнь сотен и тысяч людей, которые путешествуют на огромной скорости в поездах железнодорожного сообщения, и метрополитена. В XX веке проблема безопасной остановки составов, передвигающихся по рельсам, решена, и главным предприятием по выпуску тормозных систем – Московскому тормозному заводу (ОАО «МТЗ ТРАНСМАШ») остается лишь совершенствовать их до бесконечности. А ведь были и иные времена...

ОТ КАЗАНЦЕВА ДО ИНОЗЕМЦЕВА

Представьте себе, что в конце XIX – начале XX века поезда останавливались благодаря... ручному тормозу. Даже небольшой состав из 20–25 вагонов сопровождали минимум пять тормозильщиков. Они изо всех сил крутили железную рукоятку – и колеса зажимались чугунными колодками. Каждый тормозильщик в любую погоду сидел на открытой площадке вагона и ждал пронзительного свистка паровоза – это был сигнал об остановке. Таким образом скорость остановки поезда зависела и от совести тормозильщиков, которые могли и уснуть в пути, и от их физической силы. Если же кто-то из тормозильщиков выявлял неисправность тормоза, он оповещал об этом машиниста красным флажком или красным фонарем. Позже можно было сигнализировать о беде, дергая за длинную веревку, соединенную со свистком паровоза.

В конце XIX века Джордж Вестингауз из США запатентовал первый автоматический воздушный тормоз. Через некоторое время и в России, в 1921 году, бывший машинист Флорентий Казанцев изобрел новый воздушный железнодорожный тормоз. Причем его разработка превзошла по своим возможностям американское устройство! Изобретение было по достоинству оценено правительством и в Москве на территории бывшего артиллерийского завода началось освоение его серийного производства.

В конце 30-х годов техник главных мастерских Северо-Западной дороги Иван Матросов усовершенствовал конструкцию воздушного тормоза. Испытания показали, что матросовский тормоз не только не уступает лучшим европейским образцам, но и превосходит их по некоторым показателям. Конструкцию признали типовой для железных дорог страны.

Благодаря Московскому тормозному заводу железные дороги СССР до войны полностью перешли на отечественные тормозные приборы.

После Победы, в 1951 году, на заводе было создано специальное конструкторское бюро по тормозостроению (СКБТ). Оно стало головным по разработке технической документации, испытаниям и внедрению в производство технических достижений техники.

Чтобы всегда быть на уровне требований дня, оставаться в курсе важнейших научных изысканий и передовых технических решений, МТЗ ТРАНСМАШ тесно сотрудничал и сотрудничает со всеми департаментами ОАО «РЖД», с исследовательскими, проектными и учебными организациями – ВНИИЖТ, ГОСНИИВ, ВНИКТИ, ВНИАС, ВЭЛНИИ, НИИРП, ПКБ ЦВ, ПКБ ЦТ, ПКБ ЦЛ, университетами путей сообщения. Большой вклад в развитие предприятия внесла плеяда видных конструкторов-тормозников, среди которых – член-корреспондент РАН профессор Владимир Григорьевич Иноземцев и Лев Васильевич Козюлин, создавшие самую безотказную тормозную систему для грузовых вагонов. Даже занимая высокие посты В.Г. Иноземцев оставался выдающимся изобретателем и никогда не порывал связей с конструкторами и производственниками МТЗ ТРАНСМАШ.

ПРИОРИТЕТЫ СЕГОДНЯШНЕГО ДНЯ

Сегодня Московский тормозной завод (МТЗ ТРАНСМАШ) – один из основных производителей тормозного оборудования в России, на его долю приходится порядка 40% отечественного рынка аналогичной аппаратуры.

Предприятие стабильно увеличивает выпуск продукции, отправляя ее таким крупным потребителям, как Тверской вагоностроительный завод, Коломенский завод (эти предприятия входят в «Трансмашхолдинг»), Алтайвагон, Уралвагонзавод, а также ремонтные депо ОАО «РЖД». Кроме того, руководство МТЗ ТРАНСМАШ небезосновательно ожидает значительного роста спроса на запасные части к выпускаемой железнодорожной технике, в особенности на тормозное оборудование. Таким образом, в ближайшие годы объемы производства продукции на Московском тормозном заводе будут расти. Сегодня экономические показатели компании значительно превышают среднеотраслевые, что говорит о достаточно высоком уровне финансовой устойчивости компании и о высокой результативности ее работы. Важным фактором для устойчивого роста производства является то, что МТЗ ТРАНСМАШ – головное предприятие в составе Ассоциации производителей и потребителей тормозного оборудования (АСТО). Это позволяет компании лоббировать свои интересы на достаточно высоком уровне.

Приборы с маркой МТЗ пользуются доброй славой на всех стальных магистралях России, стран СНГ и Прибалтики. Без этой продукции эффективная работа железнодорожного транспорта просто невозможна.

сажирского подвижного состава, которая включает в себя электропневматический, пневматический приводы, магниторельсовый и стояночный тормоза автоматизированного действия, что позволяет оптимизировать режим торможения. Разработана также система автоматического электропневматического тормоза (ЭПТК) карьерного железнодорожного транспорта, применение которой улучшает управляемость тормозами поездов на крутых склонах.

ДЕСТАБИЛИЗИРУЮЩИЕ ФАКТОРЫ НАМ НЕ СТРАШНЫ

Политика МТЗ ТРАНСМАШ в области качества направлена на сотрудничество и наиболее полное отражение потребностей заказчиков. В 2001 году система управления качеством была сертифицирована в ССФЖТ. Сертификат соответствия удостоверяет, что система качества применительно к разработке, проектированию, изготовлению, испытаниям и гарантийному обслуживанию тормозного пневматического



Николай ЕГОРЕНКОВ,
генеральный директор ОАО «МТЗ ТРАНСМАШ»

повышает качество своей продукции, стараясь в то же время снизить ее себестоимость, и как следствие – цену приборов на рынке тормозного оборудования.

Активность конкурентов тоже дестабилизирующий, но положительный фактор. Например, известная немецкая компания «Кнорр-Бремзе», с которой долгие годы сотрудничает МТЗ ТРАНСМАШ, энергично продвигает свою продукцию, идя на сближение с ОАО «РЖД», другими российскими потребителями. Однако на МТЗ ТРАНСМАШ не только уверены, что их продукция служит больше, но и готовы это доказать.

Вот что говорит директор по маркетингу Андрей ЕГОРЕНКОВ:

– У нас существует программа управления рисками, поэтому для нас в действиях конкурентов нет ничего неожиданного. Мы отслеживаем активную деятельность «Кнорр-Бремзе» и вырабатываем определенные решения. Ситуация с «Кнорр-Бремзе» подталкивает нас к более активным действиям и в плане создания новых разработок, и в плане улучшения качества.

НАМ ЕСТЬ ЧТО ПРОДЕМОНСТРИРОВАТЬ ПАРТНЕРАМ

Недавно в Берлине состоялась Международная транспортная выставка «Иннотранс-2008». Делегация Московского тормозного завода приехала туда впервые, и ее стенд вызвал настоящий ажиотаж.

– Когда западные производители железнодорожной техники и автоматики узнали, именно узнали, о нашем заводе, они были сильно удивлены, что в России есть такое мощное производство тормозного оборудования, – вспоминает Николай Егоренков. – Нас постоянно посещали делегации – техработники, менеджеры отделов закупок... Особенно обрадовались представители железных дорог Турции, поняв, что нужные приборы у них под боком – зачем ехать в Европу? Если сравнить нас с той же компанией «Кнорр-Бремзе», то объем выпуска товарной продукции в единицах у нас больше в 12 раз. Только по грузовым воздухораспределителям мы обогнали «Кнорр-Бремзе» в 10 раз, не говоря уже о другом оборудовании. Многие заинтересо-

кого оборудования подвижного состава рельсового транспорта соответствует требованиям ГОСТ Р ИСО 9001-2001.

– Сейчас у нас появилась программа подготовки к добровольной сертификации по системе качества IRIS. Уверен, скоро у нас будет такой сертификат, – говорит Николай Анатольевич. – К сожалению, сегодня на рынке то и дело появляется контрафактная продукция.



Цехи завода оснащены самым современным оборудованием

А контрафакт – это не только высокие затраты на эксплуатацию собранных некачественно, из старых деталей, приборов, но и – риск аварий на дорогах. По фактам поставок контрафактных воздухораспределителей, авторежимов, авторегуляторов и т.п. проводились проверки, составлялись акты. Но все же необходимо возвести непреодолимые барьеры перед производителями и поставщиками не сертифицированной и не прошедшей приемочные испытания продукции.

Контрафакт смело можно отнести к дестабилизирующим факторам, ведь он уменьшает число потенциальных потребителей. Однако руководство МТЗ ТРАНСМАШ считает, что присутствие на рынке любого дестабилизирующего фактора всегда играет определенную положительную роль. И, борясь с контрафактом,

соответствует ли наша продукция требованиям мировых железных дорог? Она не только соответствует, но и превышает эти требования – они гораздо жестче. Эффект от выставки превысил все наши ожидания. Подобные мероприятия – это в первую очередь взаимовыгодные контакты с потребителями, знакомство с новыми компаниями, которых все больше и больше появляется на рынке. С чем приедем на конференцию? Хотя тормозная продукция несколько консервативна, нам есть что продемонстрировать партнерам. Недавно межведомственная комиссия рассмотрела наш принципиально новый 242-й воздухораспределитель для пассажирских составов с гарантийным сроком эксплуатации четыре года (на старый 292-й воздухораспределитель дается гарантия два года). Новое изделие резко снижает эксплуатационные расходы. Комиссия присвоила ему литеру А, то есть, конструкция признана удачной, и рекомендовала к серийному производству. Так что, изготавливая тормоза, мы сами не тормозим, а все время двигаемся вперед, совершенствуя изделия и производство, улучшая благосостояние заводчан.

Людмила РОЖКОВА
фото предприятия и автора



Групповая испытательная станция