

Четыре юбилея одного завода



Николай Егоренков,
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
ОАО «МТЗ ТРАНСМАШ»

ОАО «МТЗ ТРАНСМАШ» как предприятие, производящее продукцию тормозостроения, не надо представлять специалистам в нашей стране и за рубежом. Его оборудованием оснащаются локомотивы и грузовые вагоны в России и по всему миру. Предприятие, словно часы с уникальным механизмом завода, почти век работает без поломок и остановок. О новых вехах на этом пути, достижениях и планах на будущее рассказывает генеральный директор ОАО «МТЗ ТРАНСМАШ» Николай Егоренков.

– Прошёл год с последней нашей встречи, что нового произошло за это время с заводом и его продукцией?

– В первую очередь это проект по электропоезду ЭС2ГП «Ласточка» на поставку тормозного оборудования по программе импортозамещения, который был реализован нами совместно с АО «Транспневматика». Он родился на выставке Экспо-1520 в Щербинке в прошлом году, где был подписан контракт ОАО «МТЗ ТРАНСМАШ» с ООО «Уральские локомотивы». В чём изюминка такого сотрудничества наших предприятий? Во-первых, было уделено серьёзное внимание появлению именно отечественного оборудования на этом подвижном составе взамен импортного. Во-вторых, этот проект дал возможность и третьему предприятию, а именно АО «Транспневматика», создать и применить свою разработку – дисковые тормоза. Реализация контракта показала, что мы можем и должны форсировать установку продукции российского транспортного машиностроения на подвижной состав. К слову, в России до реализации контракта с «Ласточкой» не было подобного прецедента установки отечественных дисковых тормозов на пассажирские электропоезда. Ещё один успех нашего завода, о котором хочется упомянуть отдельно, это проект глубокой модернизации тормозного оборудования вагонов метро в Будапеште. В ходе его проведения наше электронно-пневматическое оборудование для управления фрикционным тормозом впервые появилось в столице Венгрии. К нашей чести можно добавить, что этот контракт не принесли нам на блюдечке с голубой каёмочкой, он был выигран в жёсткой конкурентной борьбе с зарубежными коллегами. На отечественном рынке мы продолжаем поступательно и систематизированно укреплять свои позиции. В настоящее время российская железнодорожная отрасль испытывает потребность в обновлении локомотивного парка, и этот процесс активизировался в последние годы. У завода появились хорошие объёмы на локомотивы 2ТЭ25КМ, которые в настоящее время широко применяются на Байкало-Амурской магистрали. Кроме того, продолжается наше совместное плодотворное со-

трудничество с ООО «Уральские локомотивы». На их новых моделях локомотивов 2С6 и 2С10 успешно применяется унифицированный комплекс тормозного оборудования вместе с новым образцом крана машиниста производства ОАО «МТЗ ТРАНСМАШ». В части оснащения тягового подвижного состава продукцией завода сделан большой задел на будущее. В настоящее время на газотурбовозе ГТ002 проходят испытания новый кран машиниста и распределённая система управления тормозами поезда. Последняя специально разработана для организации тяжеловесного движения, которое находит всё более широкое применение на сети дорог ОАО «РЖД». При этом отзывы специалистов, анализирующих работу нашего оборудования в этом пилотном проекте, только позитивные. Продолжается наше сотрудничество и с Новочеркасским заводом, который также производит тяговый подвижной состав, на котором мы устанавливаем свою продукцию. Хотелось бы рассчитывать, что и по грузовым вагонам ситуация изменится в лучшую сторону, и тогда серийное тормозное оборудование нашего предприятия нашло бы более широкое применение на российском рынке подвижного состава. В любом случае, как бы ни повернулась ситуация в этом сегменте, мы уже научились жить и работать в текущих непростых экономических условиях.



На отечественном рынке мы продолжаем поступательно и систематизированно укреплять свои позиции. В настоящее время российская железнодорожная отрасль испытывает потребность в обновлении локомотивного парка, и этот процесс активизировался в последние годы.

– Каких результатов от этих проектов ожидаете в перспективе?

– Все проекты, о которых я рассказал, потребовали от завода серьёзных вложений капитала, пока отдачи от них нет, но мы твёрдо уверены: все наши усилия в будущем будут щедро вознаграждены. Именно по этой причине сегодня мы продолжаем вкладывать средства в новые разработки и в перспективе рассчитываем прочно удерживать свои позиции по выпуску нашей специфической продукции как на отечественном, так и на зарубежном рынке. Не случайно самими работоспособными подразделениями на заводе считаются специальное конструкторское бюро и опытно-экспериментальное производство. Их специалисты трудятся если не круглосуточно, то, во всяком случае, в очень напряжённом режиме, даже не считаясь с выходными и праздниками. Благодаря этому мы и имеем на нынешний день тот результат, за который не стыдно и в России, и за её пределами, хотя мы и испытываем трудности вместе с другими предприятиями российского транспортного машиностроения и наш трудовой коллектив перешёл на четырёхдневную рабочую неделю. Несмотря на это, разработка и производство

новой и серийной продукции, её качество не пострадали. При этом, хочу особенно подчеркнуть, по живому мы не резали и рабочие места не сокращали, наоборот, делаем всё возможное и невозможное для того, чтобы те кадры, которые имеем, сохранить и приумножить новыми талантливыми и способными работниками. По-другому мы просто не имеем права жить и работать ещё и потому, что этот год для нас особенный. В нём мы отмечаем сразу несколько юбилеев, сразу даже не скажешь, какой из них главный, ближе и дороже для завода.

– Расскажите о них подробнее.

– В этом году исполнилось 130 лет со дня рождения Ивана Константиновича Матросова и 85 лет со дня рождения Виктора Григорьевича Иноземцева. Немногие специалисты в нашей области помнят, что исполняется 65 лет со дня создания заводского специального конструкторского бюро тормозостроения. Четвёртая дата – это 95-летие нашего знаменитого и уникального на всю страну завода. В конце октября мы планируем собрать научно-техническую конференцию, посвящённую этим славным датам. Иван Константинович Матросов является основоположником отечественного тормозостроения. Ещё в далёком 1931 году в сложнейших испытаниях на Сурамском и Джеджурском перевалах тормоз системы Матросова

продемонстрировал самые короткие и постоянные пути торможения, хорошую управляемость и неистощимость, что доказало его бесспорное преимущество, и решением коллегии НКПС от 8 февраля 1931 года тормоз Матросова был принят в качестве типового для грузового подвижного состава железных дорог СССР. Тормозным оборудованием конструкции Матросова были оснащены все грузовые вагоны страны. Иван Константинович всю жизнь проработал в нашем конструкторском бюро, его имя стало легендой отечественного транспортного машиностроения. Академик Владимир Григорьевич Иноземцев, хотя и был ректором МИИТа, не менее известен как выдающийся учёный в области тормозостроения, автор многочисленных изобретений, один из создателей серии грузовых воздухораспределителей типа 483. Его вклад в развитие отечественного тормозостроения и нашего завода бесценен. Кстати, до самых последних дней он входил в наш Совет директоров и принимал непосредственное участие в разработках завода. В том числе благодаря его идеям и чаяниям мы в прошлом году достигли своей давней цели объединить науку и производство. Теперь студенты, преподаватели и учёные МИИ-

Та принимают самое непосредственное участие в создании самых инновационных на сегодняшний день образцов продукции. Как пример такого сотрудничества можно привести проект «Два плюс два», который мы совместно реализовали с ректором этого института Борисом Алексеевичем Лёвиным. Его смысл заключался в том, что два дня в неделю студенты обучались на лекциях, а ещё два дня проходили практику на заводе.

– Какие реформы прошли в производственной структуре предприятия?

– В 2011 году на заводе была запущена программа перевода металлургических, энергоёмких производств за пределы столицы в Тульскую область. В прошлом году эти планы были реализованы полностью, теперь значительная часть производства сосредоточена в городе Белёве. Образно говоря, сейчас в Москве находится мозг предприятия, а металлоёмкие и гальванические технологии – за её пределами. Сохранение интеллектуального потенциала завода в мегаполисе – это наша принципиальная позиция. Прежде всего здесь сосредоточен огромный научный потенциал в лице таких вузов, как МИИТ, «Станкин» и знаменитая Бауманка, которые помогают нам реализовывать новые идеи и проекты. Многие из них напрямую связаны с транспортной инфраструктурой Москвы и области, такими как метро и городские электрички.

– Какие задачи стоят перед заводом уже этой осенью?

– Впереди у нас ещё одно значимое для нашего завода и всего мирового транспортного машиностроения событие – берлинская выставка INNOTRANS 2016. К ней мы особенно тщательно готовимся в этом году и по той причине, что на предприятии заканчивается процесс создания тормозной системы грузовых вагонов в системе UIC, то есть по европейским стандартам. На выставке эта система будет представлена почти полностью. Кроме этого, из нашего оборудования будут продемонстрированы тормозные блоки отечественного производства для «Ласточки». Гости выставки в нашем павильоне смогут познакомиться и с унифицированным комплексом тормозного оборудования вместе с многофункциональным краном машиниста 230. Кроме того, от выставки мы ждём появления новых и укрепления старых контактов с нашими зарубежными партнёрами в Европе и не только здесь. К примеру, на данный момент времени в Узбекистане «бегают» около 30 грузо-пассажирских локомотивов китайского производства, на которых установлено наше тормозное оборудование. Причём этот контракт тоже был выигран в непростой ситуации, когда на рынке аналогичного оборудования пришлось даже потеснить наших европейских конкурентов. На появление новых контактов мы рассчитываем из опыта проведения прошлых выставок. В частности, на последнем форуме представителей мирового транспортного машиностроения интерес к нашей продукции проявили Турция, Индия, Китай и Иран. Кстати, в Иране уже около 6 тысяч грузовых вагонов оснащены оборудованием завода. Контакты с этой страной и другими нашими партнёрами станут ещё теснее после того, как предприятие перейдёт на выпуск продукции по европейскому стандарту UIC.

ВАЛЕРИЙ ОГНЕВ