

-Николай Анатольевич, давайте начнем с главного: как решается задача обеспечения высокого уровня требований международных стандартов качества?

Умело используя мировой опыт и собственные инновации

В прошлом году компания ОАО МТЗ ТРАНСМАШ за успехи в обеспечении высокого качества выпускаемой продукции стала лауреатом премии Правительства РФ. Этой достойной награде предшествовали и многие другие дипломы, и сертификаты свидетельствующие, что ведущее предприятие по разработке и серийному производству тормозных систем и приборов для железнодорожного подвижного состава и метрополитена целенаправленно решает стоящие перед ним ответственные задачи.

О том, как коллектив добивается этого нашему корреспонденту рассказывает генеральный директор ОАО МТЗ ТРАНСМАШ Николай Анатольевич Егоренков.



Обширна номенклатура выпускаемого оборудования. Это воздушные распределители, краны машиниста, устройства блокировки тормозов, электропневматические клапаны автостопа и многое другое. Воздушные распределители серии 483 А используются практически на всем грузовом подвижном составе железных дорог России, стран СНГ, Балтии, Монголии и Грузии, занимая значительное место на рынках Ирана, Кубы и других стран.

Отдельно хотелось бы остановиться на системах, которые применяются на магистральных локомотивах. К наиболее значимым работам можно отнести создание тормозного оборудования для пассажирского локомотива ЭП20, который производится Новочеркасским электровозостроительным заводом. Эта система имеет модульную конструкцию, включая модуль тормозного оборудования Е.300Т, компрессорный модуль Е.300Ф, дисковые тормоза и противоюзную систему БАРС.

Она проходит все сертификационные испытания Российского регистра. ОАО МТЗ ТРАНСМАШ имеет сертификаты соответствия на всю продукцию, подлежащую обязательной сертификации, а также большую номенклатуру сертификатов в области добровольной сертификации.

Так что качество наших приборов и систем всегда является приоритетной задачей, какие-то отклонения от обязательных параметров считаются просто недопустимыми.

– Расскажите, пожалуйста, каковы приоритеты развития вашего производства в условиях кризиса в экономике страны?

– Приоритетные направления деятельности ОАО МТЗ ТРАНСМАШ связаны, прежде всего, с созданием новой перспективной тормозной техники, ускорением

полный цикл производства от конструкторских исследований до испытаний и выпуска готовой техники. Даже в сложных экономических условиях 90-х годов номенклатура продукции выросла с 40 до 140, то сейчас она достигает 300.

В условиях научно-технического прогресса к автоматическим тормозам предъявляются повышенные требования. Разрабатывается и внедряется более совершенное электропневматическое оборудование с использованием микропроцессорной техники, что позволяет повысить скорость и безопасность движения, обеспечить комфорт для пассажирских перевозок и увеличить грузоподъемность подвижного состава.

Конечно, все это связано с большими расходами, тем не менее мы идем на них, поскольку считаем совершенно необходимым создавать заделы на будущее. Одно из последних предложений, с которым мы вышли на рынок железнодорожной техники – краны концевые серии 271, краны разобщительные 122 и безрезьбовые соединения 157, использование которых исключает излом подводящих труб. Эти краны и безрезьбовые соединения по своей конструкции гораздо лучше и надежней применявшихся до сих пор, что позволяет вагоно- и локомотивостроителям, а также эксплуатационникам повысить надежность создания и использования данной техники.

Повторюсь, практически все разработки наших конструкторов защищены патентами Российской Федерации, Казахстана,

Германии и ряда других стран. Все тормозное оборудование разработано с учетом специфики эксплуатации отечественных железных дорог: большой протяженности, разнообразия климатических условий, огромной разницы температур (от -60 до +60 градусов).

Можно еще долго перечислять те разработки, которые мы уже представили заказчикам, и

те, что пока еще не вышли за пределы конструкторского бюро и испытательной лаборатории. Но важно отметить и другое. Зачастую, у нас в стране оптимизация расходов начинается с трудового коллектива. Мы же, во все, даже в трудные времена, когда не было полноценной загрузки, всеми силами старались сохранить кадры. И, как показала практика, эти вложения себя оправдали. Ведь



Завод и университет будут работать как взаимодополняющие организации. Соглашение о стратегическом сотрудничестве предусматривает взаимодействие в таких областях как использование новых форм научно-технических исследований и внедрение в производство инновационной продукции и технологий, повышающих качество и надежность подвижного состава.

– это большая ценность. Поэтому в итоге мы пришли к пониманию, что если хочешь, чтобы у тебя работали высококвалифицированные специалисты – надо предпринимать соответствующие меры.

Так что кризис кризисом, а грузовые и пассажирские перевозки на железных дорогах и метрополитенах продолжают преуспевать в прежних объемах. А значит нельзя останавливаться на достигнутом и ждать лучших времен. Надо воплощать в жизнь новые технические разработки и усовершенствования, открывая путь серийному производству новой продукции.

– Тогда следующий вопрос такой: не оскудел ли портфель заказов на продукцию предприятия?

– Оскудел и довольно ощутимо. Только по воздушным распределителям грузового типа рухнули в четыре раза: с 12 тысяч комплектов в месяц до 3-х тысяч. Экспорт еще недавно доходил до 40 процентов от общего объема производства, а сейчас не превышает 15 процентов. Объясняется это не столько кризисом в экономике, сколько сокращением про-



изводства грузовых вагонов. Поэтому необходимо пересматривать приоритеты развития, оптимизировать внутренние производственные процессы.

Сказалось и то, что рынок уже насытился грузовыми вагонами. Поэтому в области грузовых перевозок главным направлением развития становится обеспечение большого объема перевозок с меньшими затратами. Это означает для нас повышение спроса на тормозные системы для поездов повышенной грузоподъемности. И мы делаем все необходимое чтобы обеспечить удовлетворение потребностей на такую продукцию.

В частности, разработана система распределенного управления торможением поезда (РУТП) для тяжелых составов. Наши конструкторы создали несколько типов систем распределенного управления торможением поезда. Они предназначены для управления тормозами тяжелых составов со всеми видами грузовых составов и локомотивостроителям, а также эксплуатационникам повысить надежность создания и использования данной техники.

Повторюсь, практически все разработки наших конструкторов защищены патентами Российской Федерации, Казахстана,

Германии и ряда других стран. Все тормозное оборудование разработано с учетом специфики эксплуатации отечественных железных дорог: большой протяженности, разнообразия климатических условий, огромной разницы температур (от -60 до +60 градусов).

Можно еще долго перечислять те разработки, которые мы уже представили заказчикам, и те, что пока еще не вышли за пределы конструкторского бюро и испытательной лаборатории. Но важно отметить и другое. Зачастую, у нас в стране оптимизация расходов начинается с трудового коллектива. Мы же, во все, даже в трудные времена, когда не было полноценной загрузки, всеми силами старались сохранить кадры. И, как показала практика, эти вложения себя оправдали. Ведь

трудности предусматривает взаимодействие в таких областях как использование новых форм научно-технических исследований и внедрение в производство инновационной продукции и технологий, повышающих качество и надежность подвижного состава. Объединение интеллектуального, производственного и технологического потенциалов завода и университета предполагает создание при МИИТе научно-технического центра, а у нас создается научно-технический совет.

Эти новые структуры будут нацелены на совместный поиск и реализацию проектов научно-исследовательского и научно-производственного направлений на основе исследований, проводимых в МИИТе и наших опытно-конструкторских разработок. Научно-технический совет должен стать «компасом», указывающим направление на наиболее перспективные разработки. Он будет проводить обсуждение вопросов, связанных с координацией творческого сотрудничества с другими научными учреждениями, следить за техническим уровнем разрабатываемых или модернизируемых изделий и тормозных систем, давать оценку их соответствия современному уровню техники.

– А какие плоды обещает дать недавно заключенное соглашение между ОАО МТЗ ТРАНСМАШ и Московским государственным университетом путей сообщения (МИИТ) о сотрудничестве в деле разработки и внедрения новой продукции и технологий?

– Вообще сотрудничество с МИИТ-ом налажено давно. Правда многие вопросы этого сотрудничества решались главным образом на уровне личных контактов руководителей. Тем не менее польза была ощутимая: уже на стадии обучения мы старались интегрировать студентов в производственный процесс. Это же очень важно, когда теорию можно подкреплять практикой.

Теперь завод и университет вообще будут работать как взаимодополняющие организации. Соглашение о стратегическом со-

трудности предусматривает взаимодействие в таких областях как использование новых форм научно-технических исследований и внедрение в производство инновационной продукции и технологий, повышающих качество и надежность подвижного состава. Объединение интеллектуального, производственного и технологического потенциалов завода и университета предполагает создание при МИИТе научно-технического центра, а у нас создается научно-технический совет.

Эти новые структуры будут нацелены на совместный поиск и реализацию проектов научно-исследовательского и научно-производственного направлений на основе исследований, проводимых в МИИТе и наших опытно-конструкторских разработок. Научно-технический совет должен стать «компасом», указывающим направление на наиболее перспективные разработки. Он будет проводить обсуждение вопросов, связанных с координацией творческого сотрудничества с другими научными учреждениями, следить за техническим уровнем разрабатываемых или модернизируемых изделий и тормозных систем, давать оценку их соответствия современному уровню техники.

– Мы постоянно ощущаем очень серьезную конкуренцию. Приходится хорошо изучать своих конкурентов, чтобы не отстать. Лидерство обеспечивают качество, надежность и более низкие цены по сравнению с зарубежными аналогами. Именно поэтому интерес к нашей продукции, помимо внутреннего рынка, проявляют в странах Восточной Европы, Иран, Пакистан и другие.

– Да, трудности хватает. Постоянно ощущаем очень серьезную конкуренцию. Приходится хорошо изучать своих конкурентов, чтобы не отстать. Лидерство обеспечивают качество, надежность и более низкие цены по сравнению с зарубежными аналогами. Именно поэтому интерес к нашей продукции, помимо внутреннего рынка, проявляют в странах Восточной Европы, Иран, Пакистан и другие.

К сожалению, есть объективные причины из-за которых трудно выходить на зарубежные рынки. На Западе производят и реализуют тормозные системы в целом, а не отдельные компоненты, например, воздушные распределители. Мы сейчас тоже готовим для сертификации тормозную систему грузового вагона. Но это доста-

точно трудный шаг. Зато если его осилить можно будет рассчитывать на новые рынки – Турция, Индия и другие. Это позволит нарастить экспорт до 30 процентов. Перспективные же планы отечественного вагоно- и локомотивостроения невелики, потому что внутренний спрос на нашу продукцию вряд ли существенно вырастет.

– Во время подписания соглашения прозвучала информация о том, что завод работает по системе сквозного проектирования. Что она из себя представляет?

– Если коротко, то это означает ускорение процесса создания новых приборов и систем за счет сокращения передаточных звеньев. Прежде всего убираются так называемые бумажные носители. От разработки программы, чертежей и до опытного производства, то есть путь от конструкторского бюро до создания модели и ее испытаний сокращается в 4-5 раз. Одно из новых изделий, например, 230-й кран, довели по таким принципам от разработки до производства всего за полгода.

И кому как не студентам, с их тягой ко всему новому, полезно осваивать такой принцип работы, сам по себе являющийся инновацией, и брать его на вооружение. Ежегодно на предприятии разрабатывается и осуществляется Программа технического перевооружения, предусматривая бизнес-планом. Политика предприятия в области качества направлена на максимальное удовлетворение потребителя на протяжении всего

жизненного цикла проекта. Реализуя стратегические цели, мы разрабатывали и сертифицировали систему менеджмента качества на соответствие требованиям ГОСТ Р ИСО 9001-2008.

– Сегодня практически у любого коллектива существует немало проблем. Легко ли удерживать лидерские позиции в производстве тормозного оборудования в современных условиях?

– Да, трудности хватает. Постоянно ощущаем очень серьезную конкуренцию. Приходится хорошо изучать своих конкурентов, чтобы не отстать. Лидерство обеспечивают качество, надежность и более низкие цены по сравнению с зарубежными аналогами. Именно поэтому интерес к нашей продукции, помимо внутреннего рынка, проявляют в странах Восточной Европы, Иран, Пакистан и другие.

точно трудный шаг. Зато если его осилить можно будет рассчитывать на новые рынки – Турция, Индия и другие. Это позволит нарастить экспорт до 30 процентов. Перспективные же планы отечественного вагоно- и локомотивостроения невелики, потому что внутренний спрос на нашу продукцию вряд ли существенно вырастет.

Поэтому сейчас активно идет разработка и производство опытного образца для тормозной системы, подходящей под нормы UIC. Такая продукция откроет путь заводу на зарубежные рынки, где нормы UIC и их производные считаются основными и обязательными нормами безопасности тормозного оборудования.

И несмотря на все трудности мы продолжаем наращивать инвестиции в будущее, как с точки зрения технической оснащенности предприятия, так и подготовки кадров. А высокий интеллектуальный и технический потенциал позволяет решать самые сложные задачи и сохранять лидерские позиции в нашем сегменте производства.

В подтверждение хочу сказать, что ОАО МТЗ ТРАНСМАШ не только ведущее предприятие по разработке и серийному производству тормозных систем и приборов, но и мощный испытательный полигон. Тут постоянно модернизируется и приобретает новое стендовое оборудование, средства измерения и контроля. В экспериментальном комплексе входят три групп-

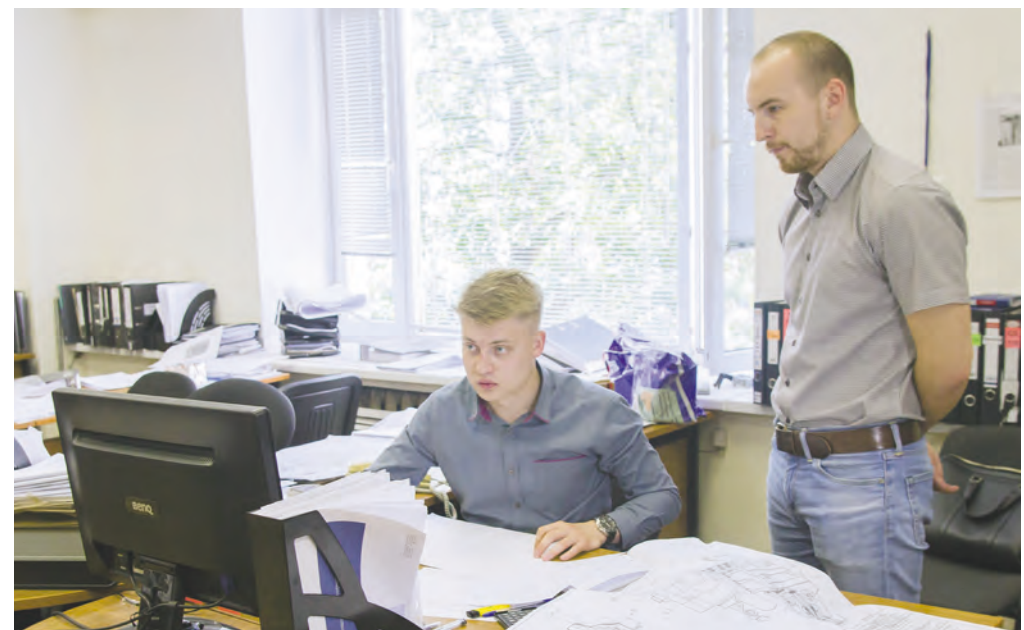
вые испытательные станции. На одной из них в масштабе реально времени имитируется управление по заданной программе и проверяется работа воздушных распределителей грузового поезда. На другой – можно проверить воздушные распределители пассажирского поезда длиной в 30 вагонов.

Есть у нас и другие стенды, на которых можно проверить любые новые изделия. Именно благодаря этому удается воплощать в жизнь созданные новшества, сокращая путь от опытных образцов до серийного производства.

Сегодня тормозные приборы, изготовленные ОАО МТЗ ТРАНСМАШ, эксплуатируются на железных дорогах и метрополитенах государств, расположенных на территории бывшего СССР и во многих странах Европы, Азии, Африки и Латинской Америки.

И в заключение еще раз хотелось бы подчеркнуть, что качество и надежность тормозного оборудования, начиная от отдельного прибора и заканчивая всей тормозной системой железнодорожного состава или поезда метрополитена – это гарантия безопасности движения.

Николай Давыдов



Не менее важным стало и создание модуля тормозного оборудования Е.311 для магистрального тепловоза 2Т325А с асинхронным приводом производства Брянского машиностроительного завода. Этот же модуль предназначен и для установки на магистральный тепловоз 2Т325К с колесным приводом. Среди других новинок можно назвать кран вспомогательного тормоза локомотива с дистанционным управлением 224Д и кран резервного управления локомотивным тормозом 025Л.

Для маневровых локомотивов создан модуль тормозного оборудования Е.315, который по своим уникальным характеристикам может стать базовым для перспективных грузовых магистральных локомотивов.

Каждый наш работник прекрасно понимает, что высокое качество продукции – это приоритетная задача. Поэтому в процессе производства особое внимание уделяется недопущению дефектов, постоянному совершенствованию тормозных систем, модернизации оборудования, эффек-

ее внедрения, обеспечением высокого качества.

Потому развитие производства продолжается.

Созданное у нас еще в 1951 году Специальное конструкторское бюро сделало завод уникальным в своем роде. Налажен

