

МТЗ ТРАНСМАШ: технологии будущего

На площадке ЭКСПО 1520 были подведены итоги конкурса ОАО «РЖД» на лучшее качество подвижного состава и сложных технических систем, проводившегося в 2017 году. В номинации «Компоненты для подвижного состава и инфраструктуры» почетное второе место за тормозные системы электропоезда типа ЭС2Г («Ласточка») занял коллектив МТЗ ТРАНСМАШ, а среди предприятий НП «ОПЖТ» авторский коллектив специального конструкторского бюро тормозостроения завода (СКБТ) занял третье место в номинации «Локомотивы и МВПС». До этого предприятия было отмечено другими высокими наградами, в том числе премией правительства РФ в области качества, которая была вручена в 2014 году. Отраслевого лидерства в разработке принципиально новых тормозных систем на российском рынке вагоностроения удалось добиться за счет оптимального соотношения цены и качества, считает генеральный директор компании **Николай Егоренков.**

– Николай Анатольевич, продукция вашего предприятия была представлена на VI Международном железнодорожном салоне технологий ЭКСПО 1520, главной темой которого стали вопросы формирования будущего образа транспортной отрасли. Какие разработки МТЗ актуальны сегодня для применения на цифровой железной дороге?

– Цифровая железная дорога – это уже не столько образ будущего, сколько повседневная реальность. Посмотрите, например, как работает МЦК: без цифровых технологий невозможно организовать такое интенсивное движение. В этом проекте наше предприятие принимало достаточно активное участие: специалистами МТЗ была разработана и внедрена тормозная система для электропоездов «Ласточка», курсирующих на МЦК. Еще одну разработку мы впервые представили на выставке ЭКСПО 1520 – это совершенно новая цифровая система управления и диагностики торможением ИСКРА 200 для пассажирских поездов, электропоездов и скоростных грузовых составов. Также данную систему мы предлагаем для эксплуатации на грузовых контейнерных платформах для скоростей до 160 км/ч. Стоит отметить, что разработанная на ОАО МТЗ ТРАНСМАШ система распределенного управления тормозами поезда (РУТП) для всех типов кранов машиниста уже доказала свою эффективность на практике при эксплуатации тяжеловесных составов на Западно-Сибирской железной дороге. Экономический эффект эксплуатации таких вагонов обеспечивается за счет применения системы, аналогичной электропневматическому торможению. Но при этом наша система гораздо дешевле аналогов, не требует переоборудования тормозных систем вагонного парка и значительно выигрывает перед другими решениями, присутствующими на рынке, по техническим характеристикам, например по длительности эксплуатации. Наши предложения разрабатывались с учетом увеличения как объемов перевозок, так и скоростей движения.

– За счет чего удается конкурировать по стоимости, не теряя в качестве?

– Мы очень тщательно подходим к пожеланиям наших клиентов с учетом удовлетворения их требований в течение всего жизненного цикла проекта. При этом стремимся максимально обеспечить высокое качество по приемлемой цене, внедряя самые новые технические разработки. Для этого на МТЗ применяются различные программы оптимизации производства, например, часть операций по механической обработке были переведены за пределы Москвы, что тоже повлияло на снижение себестоимости. При этом сама



**СИСТЕМА
РАСПРЕДЕЛЕННОГО
УПРАВЛЕНИЯ
ТОРМОЗАМИ ПОЕЗДА
ДЛЯ ВСЕХ ТИПОВ
КРАНОВ МАШИНИСТА
УЖЕ ДОКАЗАЛА
СВОЮ ЭФФЕКТИВНОСТЬ
НА ПРАКТИКЕ ПРИ
ЭКСПЛУАТАЦИИ
ТЯЖЕЛОВЕСНЫХ
СОСТАВОВ
НА ЗАПАДНО-
СИБИРСКОЙ
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ**

система менеджмента бизнеса работает на повышение результативности и качества всех параметров. Производственная деятельность нашего завода регламентирована в соответствии с сертификатом соответствия ISO, а сертификацию в соответствии с требованиями IRIS мы получили еще в 2011 году, вторыми в России. Сейчас готовимся к ресертификации системы менеджмента бизнеса на соответствие международному стандарту ISO/TF22163, вышедшему в мае 2017 года взамен версии IRIS.

Также на заводе продолжают работы по созданию тормозной системы в соответствии с нормами UIC. В настоящее время проходят испытания опытных образцов и полным ходом идет подготовка к сертификационным испытаниям. Они будут проходить на европейских площадках. Кстати, в ЕС с точки зрения защиты собственного рынка от конкуренции со стороны иностранных производителей испытания в вопросах качества более строже, чем у нас. Зато по итогам этих сертификационных испытаний мы сможем предложить нашу продукцию на перспективные рынки. Речь идет о поставках готовой тормозной системы для 18 типов грузовых вагонов. Считаю, что мы вполне способны успешно конкурировать на глобальных площадках.

– Внедрение каких разработок, на Ваш взгляд, является наиболее перспективным и каковы дальнейшие направления развития рынка тормозного оборудования для подвижного состава железнодорожного транспорта в целом?

– Основные наши заказчики – это практически все вагоно- и локомотивостроительные предприятия России. И здесь наши общие перспективы связаны с выполнением тех задач, которые стоят перед отраслью. Это развитие пассажирского скоростного

сообщения, тяжеловесного движения в сфере грузовых перевозок, внедрение инновационных разработок в сфере тягового и подвижного состава. В каждом из этих направлений ведется активная работа специалистов нашего предприятия. Особый интерес представляет инновационная разработка российских вагоностроителей – магистральный газотурбовоз ГТ1h-002. Он оснащен системой распределенного управления тормозами поезда, которая показала свою работоспособность в составе газотурбовоза. В целом, если говорить о будущих планах, главным в своей работе мы все же считаем необходимость концентрировать усилия на качестве повседневной работы в интересах заказчика, уделяя внимание и разработке перспективных тормозных систем нового поколения для высокоскоростного движения, например таких как ИСКРА 500.

БЕСЕДОВАЛА ОКСАНА ПЕРЕПЕЛИЦА 