

ОАО МТЗ ТРАНСМАШ по праву считается одним из лидеров отечественного машиностроения.. Даже в сложных условиях постперестроечного периода предприятию удалось сохранить не только производственную базу, но и кадровый, а также интеллектуальный потенциал, что подтверждается не только многочисленными дипломами и сертификатами, но и серьезным портфелем заказов. В этом году компания признана лауреатом премии Правительства РФ за успехи в обеспечении высокого качества продукции. Диплом лауреата почетной премии за разработку и производство тормозного пневматического и электропневматического оборудования подвижного состава рельсового транспорта железных дорог и метрополитена генеральному директору ОАО МТЗ ТРАНСМАШ Н. А. Егоренкову вручил Председатель Правительства РФ Д. А. Медведев. О проблемах тормозостроения и возможных путях их решения Николай Анатольевич рассказал журналу «ТРАНСПОРТ».



НИКОЛАЙ ЕГОРЕНКОВ:

«РЕШАТЬ ЗАДАЧИ
ЛЮБОЙ СЛОЖНОСТИ»

«Транспорт»: Одним из наиболее заметных событий прошедшей в конце сентября в Берлине Международной выставки транспортных технологий «Иннотранс-2014» стало вручение сертификата IRIS впервые на русском языке. Обладателем данного сертификата стало ваше предприятие. Насколько значимым, по вашему мнению, является это событие?

— Безусловно, было очень приятно получить документ из рук президента НП «ОПЖТ» и старшего вице-президента ОАО «РЖД» Валентина Гапановича, услышать слова признания и поддержки от генерального директора UNIFE Филиппа Ситроена и генерального менеджера IRIS Бернарда Кауфманна. Это результат многолетней и насыщенной работы. Скажем так, то, что ОАО МТЗ ТРАНСМАШ успешно прошло процедуру ресертификационного аудита, в очередной раз подтвердив высокий уровень зрелости системы менеджмента бизнеса, — определенно наш успех. Мы участвуем в выставке «Иннотранс» с

2008 года. И это каждый раз какие-то новые открытия, контакты, планы будущего сотрудничества. Отрадно, что мы как представители российского машиностроения не просто на равных конкурируем с ведущими мировыми производителями, но зачастую представляем разработки, не имеющие аналогов.

В этом году очень большой инте-

нить наши разработки тормозных систем для ведения поездов повышенного веса и длины с использованием радиомодемов для управления блоком хвостового вагона, которые могут устанавливаться до четырех в различных точках по длине грузового поезда. По сути это тоже маленькая революция, благодаря найденным техническим решениям удалось

.....
**НАБЛЮДАЕТСЯ ЗАМЕТНОЕ ОЖИВЛЕНИЕ В СФЕРЕ
 ЛОКОМОТИВСТРОЕНИЯ, И, НАСКОЛЬКО
 МОЖНО СУДИТЬ, ЭТО НЕ ЛОКАЛЬНЫЙ ВСПЛЕСК,
 А ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНАЯ РЕАЛИЗАЦИЯ
 ДОЛГОВРЕМЕННОЙ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ**

рес вызвал наш новый модуль для локомотивов E.315 с возможностью дистанционного управления, который по размерам в 3 раза меньше своих предшественников, но обладает более расширенным функционалом, что привело к повышению показателей надежности. Можно еще вспом-

обеспечить параметры торможения на уровне современных требований. Можно еще долго перечислять те разработки, которые мы уже представили заказчикам, и те, которые пока еще не вышли за пределы конструкторского бюро и испытательной лаборатории. При всей значимости полу-

ченного на выставке «Иннотранс-2014» документа интерес наших коллег и потенциальных заказчиков также является очень показательным.

«Транспорт»: *Часто приходится слышать, что главная проблема же-*

дить, это не локальный всплеск, а последовательная реализация долговременной стратегии развития. Для нас это — новые заказы как раз на самые наукоемкие системы. То есть те разработки, где мы практически не имеем конкурентов. Более того, хоте-

точки зрения задач, кроме того, естественно, загрузку наших производственных мощностей. Конечно, в сфере производства грузовых вагонов ситуация не столь однозначна. Выпуск их сокращается, перспективы оживления спроса на фоне общего охлаждения экономики неочевидны, но я не склонен драматизировать ситуацию. Это дает возможность пересмотреть приоритеты развития, осуществить оптимизацию внутренних производственных процессов, четче сконцентрироваться на выполнении стратегических задач. Так, например, в «провальный» период 2008–2009 годов мы реструктуризировали производство, перевели часть мощностей в Тульскую область, отладили технологические цепочки согласно новой модели, что позволило выйти на новый уровень развития уже к 2009–2010 годам. Это, если хотите, некий вызов для менеджмента предприятий, проверка его дееспособности, возможности обеспечивать достижение поставленных целей в непростых условиях.

ВЫПУСК ВАГОНОВ СОКРАЩАЕТСЯ, ПЕРСПЕКТИВЫ ОЖИВЛЕНИЯ СПРОСА НА ФОНЕ ОБЩЕГО ОХЛАЖДЕНИЯ ЭКОНОМИКИ НЕОЧЕВИДНЫ

лезнодорожного машиностроения на современном этапе — это охлаждение спроса и, как следствие, низкая востребованность новых разработок у заказчиков, что негативно сказывается на общем уровне выпускаемой продукции. Разделяете ли вы такую точку зрения?

— Возможно, положение нашего предприятия отличается от общей ситуации на рынке, но я бы не стал рисовать картину происходящего только мрачными красками. Наблюдается заметное оживление в сфере локомотивостроения, и, насколько можно су-

лось бы отметить, что недавно мы выиграли тендер в Китае на поставки тормозных систем для локомотивов, производящихся в этой стране для Узбекистана. У нас есть партнеры и в Центральной Азии, и в Африке, и даже на Кубе. Так что какого-то застоя именно применительно к продукции МТЗ ТРАНСМАШ не наблюдается. Следует добавить и очень обширное, интересное для нас направление в сфере пассажирского вагоностроения. Все последние проекты реализуются с нашим участием. И это формирует ряд очень интересных с технической

На выставке «Иннотранс-2014» в Берлине МТЗ ТРАНСМАШ был вручен сертификат IRIS



«Транспорт»: *Зачастую в России оптимизация расходов начинается с трудового коллектива...*

— ...категорически не согласен с этой точкой зрения. Даже в трудные времена, когда не было полноценной загрузки, мы всеми силами старались сохранить кадры. И, как показала практика, эти вложения себя оправдали. Действительно, профессиональный уровень работников — это большая проблема. Не только для нашего сегмента, но и для реального сектора в целом. В итоге мы пришли к пониманию, что если хочешь, чтобы у тебя работали высококвалифицированные специалисты, — сделай так, чтобы они у тебя были. У нас накоплен обширный опыт подготовки молодых специалистов ведущими вузами страны. Причем мы не ограничиваемся именными стипендиальными программами. Уже на стадии обучения мы стараемся интегрировать студентов в производственный процесс. Пробуем новые формы, позволяющие совместить теоретическую часть с практи-

бы температурный режим: от –60 до +60°. Обеспечить эффективную работу тормозных систем в таких условиях очень непросто, но мы делаем это. Сейчас нас ориентируют на шесть лет эксплуатации тормозных систем для инновационных вагонов, как правило, зарубежные производители дают гарантию на два года для аналогичной продукции. Именно квалификация и профессионализм сотрудников дают нам возможность сохранять лидирующие позиции в нашем сегменте, завоевывать ниши на зарубежных рынках, двигаться вперед самим и продвигать вперед отрасль в целом.

«Транспорт»: *Если говорить об изменениях, происходящих в отрасли. Как вы относитесь к новым правилам, введенным техническими регламентами Таможенного союза? Есть мнение, что эти новеллы пролоббировали вагоностроители, чтобы оживить угасающий спрос на свою продукцию. Какие последствия*

риски для системы грузовых перевозок в целом. Поэтому я воспринимаю эти нововведения скорее как возврат к нормальной практике. Рынок насытился, пора работать по общепринятым правилам. Каждый из участников перевозочного процесса должен нести свою часть общей ответственности. Производитель — за качество своей продукции, оператор — за нормальную эксплуатацию, ремонтные предприятия — за надлежащее оказание услуг. Так или иначе огромный пул вагонов с истекшим сроком службы тормозил развитие отрасли и создавал все больше проблем. Для нашей компании по большому счету мало что изменится. Технический уровень наших тормозных систем соответствует самым высоким требованиям, что подтверждается не только дипломами и сертификатами, но и контрактами, заключенными с зарубежными партнерами, но работать в нормальных условиях, по понятным правилам нам, конечно, будет удобнее.

.....

ГЛАВНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА — ОБЕСПЕЧЕНИЕ БОЛЬШЕГО КОЛИЧЕСТВА ПЕРЕВОЗИМЫХ ГРУЗОВ С МЕНЬШИМИ ЗАТРАТАМИ. ЧТО ОЗНАЧАЕТ УВЕЛИЧЕНИЕ СПРОСА НА ТОРМОЗНЫЕ СИСТЕМЫ ДЛЯ ПОЕЗДОВ ПОВЫШЕННОЙ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ

.....

ческой. Очень плодотворно работаем с МГУПС (МИИТ). Можно сказать, растим кадры для себя еще со студенческой скамьи. Откровенно скажу, мы внимательно отслеживаем успехи и неудачи практически всех молодых специалистов, которых готовит этот вуз для отрасли. Работаем с ними. Не боимся доверить реальное дело. Если человек увлечен своим делом, готов и способен решать задачи самого сложного уровня, он будет востребован. Многие ответственные должности на ОАО МТЗ ТРАНСМАШ занимают специалисты, которым едва минуло 30 лет. В этом, я считаю, еще одно наше конкурентное преимущество. Это, скажем так, инвестиции в будущее. Наша уверенность в завтрашнем дне. Именно наш интеллектуальный потенциал позволяет решать задачи, с которыми не сталкиваются многие наши зарубежные коллеги. Взять хотя

они будут иметь для вашего предприятия? Для вагоностроения и вагоноремонта в целом?

— Ситуация достаточно сложная. Однозначно можно сказать, что с августа рынок перешел на новую стадию своего развития. Но я бы не стал искать какие-то индивидуальные или, скажем так, цеховые интересы. Нет однозначной зависимости между новыми правилами, предъявляемыми к безопасности, и ростом продаж новых вагонов. Во многом сама идея продления срока службы была вынужденной мерой, принятой исходя из тех условий, которые складывались более 10 лет назад. Согласитесь, немало странно выглядит такое положение дел, когда сам производитель устанавливает предельный срок эксплуатации своей продукции, а покупатель начинает диктовать иные условия. Это формирует серьезные

«Транспорт»: *Какими вам видятся перспективы развития тормозостроения? Какие направления будут наиболее востребованы?*

— Очевидно, что главное направление развития железнодорожного транспорта — обеспечение большего количества перевозимых грузов с меньшими затратами. Соответственно для нас это означает увеличение спроса на тормозные системы для поездов повышенной грузоподъемности. Мы уже сейчас готовы обеспечить удовлетворение всех потребностей на такую продукцию. Кроме того, все более актуальным становится вопрос об увеличении межремонтных пробегов, снижении эксплуатационных расходов и повышении надежности. Мы работаем над этим. Уверен, совместная деятельность производителей подвижного состава, операторских компаний и поставщиков оборудования позволит обеспечить устойчивое развитие железнодорожного транспортного машиностроения и выполнение задач самого высокого уровня.