

Кризис в железнодорожной отрасли, уже вылившийся в падение производства в сегменте транспортного машиностроения, не мог не сказаться на поставщиках комплектующего оборудования.

По словам генерального директора ОАО МТЗ ТРАНСМАШ Николая Егоренкова, единственно правильная стратегия в кризисные времена — поддержание высокого качества производимой продукции и разработка новых, перспективных технических систем.



Николай Егоренков:

«Качество было и остается нашим первостепенным приоритетом»

«Транспорт»: Завод сосредоточен на развитии тормозной техники. Каковы сейчас его приоритеты?

— Надо отметить, что в сложных экономических условиях 90-х годов номенклатура выпускаемых заводом изделий выросла с 40 до 140 единиц. Специальное конструкторское бюро тормозостроения постоянно разрабатывает и предлагает новые изделия — транспортникам они знакомы по отраслевым выставкам, в которых мы принимаем участие. Среди них модули тормозного оборудования, монтируемые, в частности, на локомотивы ЭП20, 2ЭС5, 2ТЭ25 и другие. Несмотря на кризис, конструкторские работы не секвестрируются, поскольку мы прекрасно понимаем, что в высокотехнологичной транспортной отрасли только развитие позволяет формировать задел на будущее.

Могу отметить, что в сотрудничестве с компанией «ПРО Текнолоджиз» мы существенно оптимизировали конструкторскую работу. Конструктор разрабатывает изделие с использованием 3D-моделирования, документация в автоматическом режиме передается в отдел главного технолога, то есть разработка программы для оборудования с ЧПУ может вестись параллельно. Таким образом, подготовка производства сократилась по времени в несколько раз при исключении возможности ошибок, возникших при использовании бумажной технологии передачи документации из КБ в ОПТ.

Также хочу подчеркнуть, что на предприятии сохранилось и широко задействовано опытно-экспериментальное производство.

В то же время мы скрупулезно мониторим работу нашего оборудования в процессе эксплуатации, получая информацию от перевозчика и операторов

вагонов, и совершенствуем выпускаемую десятилетиями продукцию.

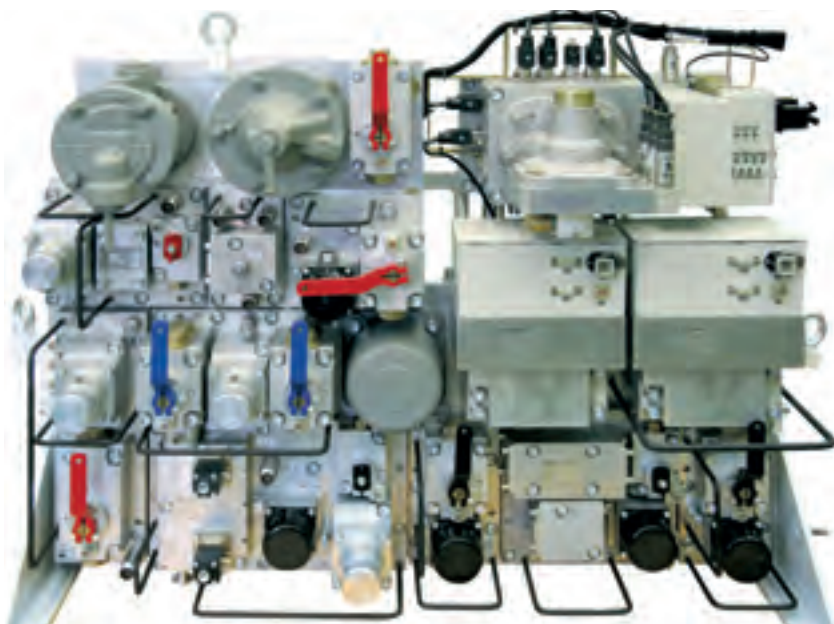
«Транспорт»: В прошлом году предприятие ресертифицировано по международной системе менеджмента качества. Это тоже один из приоритетов компании?

— Завод производит приборы, обеспечивающие безопасность перевозочного процесса, поэтому обеспечению качества уделяется огромное внимание. Любые несоответствия техническим нормам катастрофически недопустимы. Предприятие всегда обладало многоуровневой системой контроля качества, которая в недавнем прошлом была уси-

лена за счет внедрения менеджмента бизнеса. По системе ИСО-9000 завод сертифицирован в 2003 году, по IRIS — в 2011 году, вторым в России. В июле прошлого года мы прошли ресертификацию и на выставке «ИННОТРАНС-2014» получили первый в России сертификат IRIS на русском языке.

В прошлом году продукция предприятия была отмечена правительственной премией за обеспечение высокого качества, которую вручал лично премьер-министр Дмитрий Медведев. И, наконец, в этом году на заседании правления «Российских железных дорог» мы также были награждены призом за качество.

Модуль тормозного оборудования Е.315



Таким образом, могу заверить, что качество было и остается нашим первоочередным приоритетом.

«Транспорт»: Как влияет экономическая ситуация на портфель заказов предприятия?

— Конечно, он несколько сократился. В сегменте грузового вагоностроения выпуск сократился в 4 раза, с 12 000 до 3000 воздухораспределителей в месяц. Что в целом дало около 40% снижения оборота предприятия. Не скрою, мы ожидали такого развития событий, поскольку вагоностроительный рынок, и это было видно невооруженным глазом, в последние годы был перегрет. Многие помнят, как несколько лет назад, еще на заре создания НП «ОПЖТ», вице-президент РЖД Валентин Гапанович предупреждал вагоностроителей, что максимальный объем, который может в год принять отрасль, это 40 тыс. вагонов. Поскольку на тот момент в целом по СНГ ежегодный выпуск перевалил за 100 тыс. вагонов, производители комплектующих начали готовиться к коллапсу. Как видим, он не заставил себя ждать. И, по нашим оценкам, в ближайшие несколько лет ждать какого-либо роста не приходится.

В свою очередь, производственная программа по локомотивному оборудованию в несколько лучшем состоянии благодаря продуманной долгосрочной инвестиционной политике РЖД.

«Транспорт»: Экспортные поставки в какой-то мере могут заместить утраченные объемы на отечественном рынке?

— Мы поставляем продукцию в Иран, Пакистан, уже достаточно плотно охвачен рынок Восточной Европы, стран Балтии. В настоящее время создали и готовим к сертификации тормозную систему грузового вагона по западноевропейским стандартам, чтобы продвигаться уже и на этот рынок. Это совершенно новый для нас уровень, значительно более сложный. Существенным отличием является то, что сертифицировать необходимо всю систему целиком, а не покомпонентно.

До недавнего времени экспорт составлял примерно 40% производственной программы. С учетом существенного падения в отрасли вагоностроения СНГ, и прежде всего на Украине, эта доля резко сократилась, приблизительно до 15%.

Но после сертификации, о которой я только что сказал, для нас откроются выходы на очень перспективные с точки зрения сбыта рынки Индии и Турции. В связи с этим могу прогнозировать возврат доли экспортных контрактов к показателям 30–40%, а в планах довести сбыт за рубеж до 50% производимой предприятием продукции. Производственные мощности позволяют.

«Транспорт»: Насколько серьезна конкуренция в вашем сегменте рынка?

— На рынке очень серьезная конкуренция, мы постоянно испытываем на



себе ее давление. С одной стороны, в страну вместе с крупнейшими производителями железнодорожной техники давно пришли мировые бренды тормозостроения, состязаться с которыми непросто. С другой — постоянно возникают мелкие доморощенные производители, считающие, что выпускать тормозное оборудование можно «на коленке». Что зачастую в итоге приводит к выводу на рынок массы контрафактной продукции.

«Транспорт»: Расскажите о взаимодействии с отраслевой наукой. Недавно подписано соглашение с ведущим отраслевым вузом. Что оно дает подписавшим его сторонам?

— Первое соглашение о взаимодействии было заключено с МГТУ им. Баумана. В результате было создано совместное предприятие, получившее

название «Центр лазерных технологий», который находится на территории МТЗ ТРАНСМАШ. Оно функционирует и осуществляет достаточно перспективные проектные и опытные разработки.

К соглашению с МИИТ мы шли давно, поскольку работаем с ним в плотном взаимодействии практически со дня основания предприятия. Преподаватели и студенты выполняют для нас научные работы, расчеты. Не говоря уже о том, что институт, который находится в нескольких кварталах от завода, остается неиссякаемым источником качественных инженерных кадров.

Соглашение некоторым образом формализует взаимоотношение двух структур. В его рамках в МИИТ создается научно-технический центр, а на заводе — научно-технический совет, что, безусловно, будет содействовать поступательному развитию тормозостроения.

ЭОЕ МТЗ ТРАНСМАШ