ATTANCKINI DE GAGE BATOHOGIPONTEND

№ 5 (201) 31 августа 2012 г.

Стабильное качество — потребителю, лидерство — предприятию, рост благосостояния — работнику

Актуально

Владимир ЯРЕМЧУК:

Ориентироваться не на конкурентов, а на покупателя!

Идея о том, что транспорт должен быть доступен массовому потребителю, принадлежит Генри Форду. Он реализовывал ее путем максимального сокращения издержек ради удешевления конечной продукции и увеличения объемов выпуска. В среде товаропроизводителей США бизнес-идея Форда «продавать много качественного товара и дешево» актуальна до сих пор. О специфике российского рынка вагоностроения рассказал маркетолог по вагонам ОАО ХК «СДС-Маш» Владимир Яремчук.



- Владимир Васильевич, позволяет ли российский рынок грузового вагоностроения применять бизнес-стратегию Форда?
- Рынок вагонов слишком специфичен. Требования и ожидания разных покупателей грузового подвижного состава существенно отличаются. Кстати, в стратегии Форда есть один небольшой, но очень серьезный изъян: главный ее принцип заключался в однообразии продукции.

Первый, предложивший ее диверсификацию, изменил рынок и стал осваивать новые сегменты. Форд на перестройку к новым тенденциям рынка затратил слишком много времени, неся серьезные убытки...

Недавно наша компания провела маркетинговое исследование по выявлению потребности рынка в новых вагонах, и выявила, что железная дорога в ближайшем будущем будет не способна обработать увеличивающееся количество вагонов. А это приведет к переизбытку вагонов и, как следствие, спаду спроса на них.

Особое мнение

холодильной лаборатории Московского Государственного университета путей сообщения, профессор: «В 2019 году истечёт срок службы всех рефрижераторных вагонов. Сегодня парк «Рефсервиса» насчитывает 11 тыс. вагонов (после распада СССР в России их оставалось 28 тысяч). Но из этого количества 7 тысяч – это вагоны, из которых выброшено оборудование и остались только теплоизоляция и напольные решётки. Рефрижераторных контейнеров у всех частных операторов едва ли наберется 2 тыс. единиц. 15 лет железные дороги не получают новых рефрижераторных вагонов. Получается, что в ближайшем будущем возить скоропорт с соблюдением температурного режима оуоет нечем. 110этому нужно экстренное решение на уровне правительства РФ о возобновлении строительства специализированного подвижного состава. (Деловой журнал «Время Инноваций» http://time-innov.ru).

Владимир ПАНФЁРОВ, научный руководитель

ых ос. их ося вых ого им. ием. ого ива. ги). Продолжение разговора читайте на 2 стр.

Цифры

Произвели больше запланированного

Поведены итоги работы предприятия за первое полугодие 2012 года.

Чистая прибыль ОАО «Алтайвагон» за первое полугодие 2012 года уменьшилась по сравнению с соответствующим показателем прошлого года в 12,7 раза – до 94,2 млн. рублей.

Выручка общества в январе-июне 2012 года выросла в 1,2 раза и составила 9 млрд. 892 млн. рублей. Валовая прибыль компании за первые 6 месяцев 2012 года составила 983,7

млн. рублей, снизившись в 2,2 раза по сравнению с первым полугодием прошлого года.

План по выпуску подвижного состава на первое полугодие 2012 года составляет 3060 единиц: 2400 полувагонов, 300 крытых вагонов, 150 вагонов-цистерн, 210 платформ. Уже выпущена 4341 единица грузового состава.

Новости

29 отличников и 96 хорошистов

таковы итоги аттестации электросварщиков вагоносборочного цеха «Алтайвагона».

Аттестация электросварщиков на соответствие присвоенному разряду проводилась силами отделов главного сварщика и технического контроля. В течение полутора месяцев были оценены практические умения и навыки 180 работников цеха.

– Профессия сварщика – ведущая на заводе, поэтому уровень выполнения сварочных работ в итоговом качестве готовой продукции трудно переоценить. Главным итогом проведенной проверки стало определение списка сварщиков, которым требуется дополнительное обучение, – пояснил главный сварщик предприятия Владимир Руденко.

«Мой талант – в подарок»

В рамках подготовки к празднованию 70-летия города комитет по культуре администрации г. Новоалтайска объявляет творческий конкурс стихов, песен и праздничных поздравлений «Мой талант – в подарок».

На конкурс стихов принимаются 2-4 стихотворения патриотического и лирического содержания о любимом крае, родном городе, близких людях, каждое из которых должно быть объемом не более одного листа А4 формата.

В конкурсе песни к участию принимаются произведения народного или эстрадного направления, не более трех куплетов, партитура, стихи, а также видео- или аудиозапись хорошего качества.

По итогам конкурсов компетентным независимым жюри будут отобраны лучшие произведения, которые войдут в юбилейный аудиосборник о любимом городе. Запись стихотворений и песен будет осуществляться по желанию авторов — лично или с приглашением исполнителей.

На конкурс праздничных поздравлений принимаются поздравления и пожелания городу как лучшему другу в прозе объемом не более одного листа А4 формата. Поздравление может быть оформлено в виде открытки. Лучшие работы будут отмечены и прозвучат в рамках городских праздничных мероприятий.

За дополнительной информацией обращайтесь по телефону: 2 17 63.

Производственный пульс

Владимир ЯРЕМЧУК:

Ориентироваться не на конкурентов, а на покупателя!

Продолжение. Начало на 1 стр.

- Это связано с увеличением парка вагонов?
- Существует ряд причин. Парк вагонов растет, но объемы перевозок не достигли докризисного периода.

Да, объем транспортировки грузов по сети РЖД за первое полугодие 2012 года вырос по сравнению с 2011 годом на 3,5 %, но все равно на 4,4 % меньше показателей 2007 года — пикового периода по объемам перевозок в России. И, напротив, по сравнению с 2007 годом уверенно растет грузооборот, данная тенденция наблюдается с 2010 года.

Растут вагоностроительные мощности, особенно в

сегменте полувагонов и цистерн, но снижается среднесуточная скорость на железной дороге и увеличивается время простоя вагонов. В 2011 году «участковая скорость» системы составила 37,1 км/ч, в 2010 году тот же показатель составлял 41,2 км/ч, в 2009 – 41,6 км/ч.

Операторам приходится покупать новые вагоны, но это не ускоряет перевозки: сейчас в России и СНГ задействовано 1,5 млн. вагонов, но объем перевозок составляет лишь 1,5 млрд. тонн. Для сравнения: в США и Канаде задействовано около 700 тыс. вагонов, которые перевозят почти 3 млрд. тонн.

Основная причина нарушения эксплуатационной работы железных дорог в условиях растущего количе-

ства грузовых вагонов связана с низкой эффективностью использования парка различных собственников. Потребитель при приобретении вагонов уже начинает просчитывать жизненный цикл вагона и максимально снижать свои издержки. Уже понятно, что производителям нужно увеличивать межремонтный пробег, использовать современные износостойкие материалы и улучшенные марки стали.

 Какие типы вагонов будут востребованы в обозримом будущем? – Ориентироваться надо не на конкурентов, а на покупателя. Нужно предлагать потребителям более эффективный вагон.

Так, уже сегодня актуален полувагон с увеличенной грузоподъемностью за счет использования тележки с нагрузкой 25 т/ось и увеличенным объемом кузова до 94 куб. м. Потребители требуют крытый вагон с объемом кузова более 160 куб. м. и грузоподъемностью не менее 68 т. Считаю, это одно из важнейших направлений в разработке новой продукции для нашего завода, так как исторической специализацией «Алтайвагона» является именно крытый вагон!

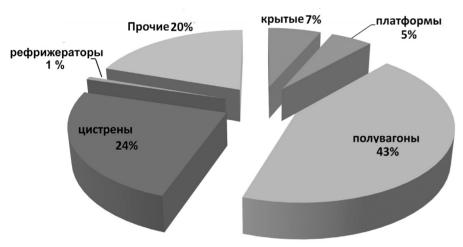
По нашим данным, спрос на этот тип вагона оценивается в 5-6 тыс. вагонов в год, и займет эту нишу первым тот, кто предложит данный тип рынку.

Вступление в ВТО и образование единого экономического пространства стимулируют рост объема перевозок в контейнерах, что увеличило спрос на 80-футовые платформы. Кроме того, сегодня не хватает специализированного подвижного состава, достаточно высок спрос на хопперы различной модификации.

На будущее будем просчитывать возможность разработки специализированных вагонов. В ближайшие 5-7 лет мы ожидаем рост спроса на газовые цистерны, средний возраст которых уже сегодня достигает 17-20 лет. Более половины парка имеющихся цистерн будет списано, а обновить его сегодня нечем.

– Спасибо, Владимир Васильевич, уверены, специалисты «Алтайвагона» возьмут на заметку данную информацию.

Структура парка вагонов РФ 2012 год



Охрана труда

Как победить травматизм?

В сравнении с аналогичным периодом 2011 года произошел рост показателей производственного травматизма. Если в прошлом году было 9 происшествий, одно — с тяжелым исходом, в этом году уже произошло 11 случаев, из них 3 тяжелых. Рост допустили механический и рамно-заготовительный цеха. Несчастные случаи с тяжелой степенью произошли в ЖДЦ, ТСУ и РЗЦ.

Причины

Чаще всего получают травмы рабочие с малым стажем, которые еще не имеют достаточного опыта и тренировки в безопасных приемах работы.

Так, в январе несчастный случай произошел с клепальщиком, стаж работы по профессии которого составлял два месяца. Повторный инструктаж на рабочем месте был проведен двумя днями ранее. Во время подготовки к клепке работник нарушил требования охраны труда, в результате чего его рука была зажата к балке хребтовой обжимкой. Травма относится к категории «легких». Пострадавший и мастер участка по итогам месяца не получили премию за эффективность работы предприятия, премию за личную эффективность и надбавку за безопасный труд, объявлен выговор начальнику цеха и мастеру участка.

Но не редки случаи, когда травмы получают и работники с большим опытом. Например, в июне произошел несчастный случай со стропальщиком, имеющим пятилетний стаж работы. Он осуществлял погрузку отходов в грузовой автомобиль, не убрав предварительно из кузова машины технологические прокладки. Перешагивая с площадки стремянки в кузов автомобиля, стропальщик оступился, потерял равнове-

сие и упал в кузов, сильно ударившись головой о борт автомобиля. Травма относится к категории «сложная».

Во всех несчастных случаях основными причинами стали несоблюдение личной безопасности, слабая организация производства работ, нарушение технологического процесса. И всех этих происшествий можно было избежать.

На нашем заводе осуществляются все меры для профилактики производственного травматизма: проводятся инструктажи, стажировки, обучение безопасным методам труда, во всех подразделениях имеются наглядная агитация и уголки охраны труда, производится регулярный контроль за соблюдением требований охраны труда, все работники обеспечены сертифицированной специальной одеждой, обувью и другими средствами индивидуальной защиты.

За полгода на мероприятия по снижению травматизма направлено 17073 тыс. руб., на мероприятия по улучшению условий труда — 15376,84 тыс. руб., доплата за вредные условия труда составила 5520,9 тыс. рублей.

Мероприятия

Укажем некоторые мероприятия общего характера.

Складирование изделий и полуфабрикатов, запасных частей и оборудо-



вания следует производить в специально отведенных безопасных местах, чтобы не загромождать ими рабочие площади и проходы.

Следует своевременно удалять скопившиеся отходы производства (стружку, обрезки, бракованные детали), а также готовую продукцию, заготовки и полуфабрикаты.

Технологическое оборудование и инструменты должны полностью соответствовать своему назначению и всегда находиться в полной исправности. Постоянный контроль за их состоянием и за средствами собственной защиты является важной мерой предупреждения травматизма. Запрещается оставлять неосвещенными проходы или какие-либо иные участки цеха.

Нельзя разливать на пол жидкости, особенно агрессивные, маслянистые или липкие, а в случае разлива необходимо сразу же удалить их с пола.

Все вновь принимаемые на работу лица проходят обязательный инструктаж по технике безопасности, сначала вводный, а затем на рабочем месте. Их

необходимо обучить безопасным приемам работы и оказанию первой помощи при несчастных случаях, и лучше, если это сделают сотрудники, давно работающие на производстве.

Нельзя допускать в работе поспешности — это ведет к несоблюдению технологического процесса. Сам рабочий должен ратовать за работу, согласно техпроцессу, ведь он рассчитан с учетом безопасности для работника.

Специалисты отдела охраны труда и техники безопасности уверены, что решение проблемы травматизма на предприятии зависит от контроля за исполнением требований безопасности всеми работниками, как главными специалистами, так и рядовыми сотрудниками, начиная с организации работ непосредственным руководителем (мастером участка, начальником смены, механиком, энергетиком цеха и т.д.) на вверенном участке и заканчивая личной сознательностью каждого работника предприятия.

Материалы полосы подготовила Анастасия Еремкина

Социальная политика

Совет молодежи

Инженеры будущего

С 17 по 30 июля прошел II Международный молодежный промышленный форум "Инженеры будущего 2012". «Алтайвагон» на нем представляли члены Совета молодежи предприятия Юлия Золодуева (экономист финансово-экономического отдела), Михаил Бритков (инженер отдела главного конструктора) и Павел Мунгалов (инженер отдела главного технолога). В рейтинге компаний «Алтайвагон» оказался в числе 12 лучших из 68 коллективных участников. Михаил Бритков вошел в топ-50 по личному рейтингу, заняв 8 место. Сегодня ребята делятся своими впечатлениями.

2012

Михаил БРИТКОВ:

Форум – это знания, это дружба

Программа форума была расписана буквально по минутам. Судите сами. Подъем в 7.00 часов, с половины девятого и почти до пяти часов дня – занятия на факультетах, а время до и после ужина насыщено спортивными, культурными, деловыми мероприятиями.

На инженерно-конструкторском факультете преподавался курс подготовки и управления инвестиционными проектами. Лекции читали сотрудники Внешэко-

номбанка, накопившего успешную практику сотрудничества с российскими компаниями. На конкретных примерах мы разбирали этапы реализации проекта, учились предвидеть возможные технические и финансовые риски, разбирались в алгоритме составления бюджета, управлении и мониторинге проекта.

Кроме того, отечественные и зарубежные участники привезли своеобразные выставки продукции, проводили презентации своих предприятий. На таких выставках можно было познакомиться и с теми проектами, которые пытаются реализовать участники форума.

Например, весьма интересным мне показался проект использования материала из пластикового

вторсырья в качестве сорбента для нефтепродуктов. Этой разработкой весьма заинтересовались нефтяники, которые планируют применять такой материал для сбора разлившейся нефти с почвы и воды. На нашем же производстве его, думаю, вполне можно применять вместо ветоши, которую, сейчас используют в качестве впитывающего материала. Кроме того, собранное новым материалом масло можно отжать на центрифуге. Способность отдавать впитанное у этого материала – 99 %. Подобные технологические разработки уже применяются за рубежом.

Так как наша делегация была малочисленная, то нас объединили вместе с ребятами с Омского НИИ приборостроения, КБ тяжелого машиностроения «Уралвагонзавода» и Улан-Удинского авиационного завода. Вместе с ними мы не только жили на одной стоянке, а принимали участие в разных спортивных и культурных

соревнованиях. Конечно, очень сдружились, обменялись контактами, и теперь созваниваемся. Форум подарил не только новые знания, но и хорошую дружбу с коллегами из других регионов страны. Это может стать серьезным подспорьем в моей работе.

В течение десяти дней участникам была предложена обширная образовательная, деловая, культурная, спортивная и туристическая программа на берегу Байкала. В этом году форум собрал около полутора тысяч российских специалистов, ученых, аспирантов и студентов. Это посланцы 355 промышленных предприятий, более 50 ведущих технических вузов страны. Международный статус Форума подтвердили делегации из Ирана, Чехии, Армении и Китая.

Юлия ЗОЛОДУЕВА:

Экзоскелет – увлекательная работа

Мой факультет назывался «Организация производства». Основная часть наших занятий была посвящена деловой игре «Технопрорыв», задачей которой была разработка бизнес-плана по созданию экзоскелета — специального

ние, чтобы увеличить бюджет и иметь больше возможностей при разработке бизнес-плана. В общем, все это было весьма увлекательно.

В течение форума для факультетов проводились различные экскурсии. Нам

очень повезло, и мы побывали на Иркутском авиастроительном заводе. Конечно, обойти это предприятие за несколько часов невозможно, ведь оно насчитывает 75 цехов. Мы посетили только пять, в том числе механосборочный и цех готовой продукции. Поразила культура производства: чисто, светло, все оборудование с программным управлением, возле станков – цветы, воздух свежий. Побывали мы в заводском музее, который занимает целый ангар. Основная часть экспозиции - модели самолетов, производимых в разное время предприятием. А сегодня авиазавод выпускает военный

истребитель СУ-30 и учебный самолет ЯК-130. Основной заказчик — Индия, но с этого года появились и российские заказы. Я поинтересовалась, какова производительность завода. Оказалось, что при полной загрузке иркутчане способны производить один самолет в неделю!

На занятиях мы зарабатывали личные и корпоративные рейтинговые баллы. Дополнительные очки можно было разработать, участвуя в культурных программах. Например, наша «Сборная солянка» (команда нашей стоянки) заняла второе место в игре «Крокодил». Это очень веселая и интересная игра. Смысл ее в том, чтобы за время с помощью пантомимы объяснить своей команде то или иное слово. Задания были очень сложные: за три секунды показать Бенджамина Франклина или предлог «в». Время пролетело незаметно, мы и отдохнули, и многому научились.



костюма, усиливающего человеческие возможности и обеспечивающего высокую степень защиты от влияния негативных факторов окружающей среды.

Из числа слушателей было сформировано несколько групп, в которые входили конструкторы, технологи и экономисты. Каждый день команды должны были защищать очередную часть бизнес-плана. Окончательная презентация состоялась на четвертый день. Команды имели определенный бюджет, но можно

было заработать и штрафы за различные на-рушения. Моей команде удалось избежать штрафов. А победили в игре команды, догадавшиеся оформить слия-



Павел МУНГАЛОВ:

Две недели на Байкале – это здорово!

Я сразу согласился ехать на этот форум. Почти ничего еще не знал о том, как будет проходить это мероприятие, но хотелось увидеть самое крупное пресное озеро планеты. Природа там действительно очень красива, а дно Байкала видно до 50-метровой глубины!

На инженерно-технологическом факультете проводилось обучение программе Inventor 2013, слушателям выдали соответствующий сертификат. Также мы познакомились с технологией прототипирования — создания трехмерных изображений с использованием специальных принтеров. С их помощью фактически можно создать масштабную модель любого объекта. Конечно, оборудование для создания 3D-моделей до-

рогостоящее, но ребята, на предприятиях которых оно уже есть, говорят, что оно существенно упрощает технологические и конструкторские разработки.

Команда «Алтайвагона» была очень маленькой: трое ребят с головного завода и двое — с Рубцовского филиала. И все-таки в рейтинге предприятий нам удалось занять достойное место. А выиграли многолюдные делегации. Эти команды могли принять участие в большем количестве конкурсов и мероприятий. Нам же пришлось создавать сборную нашей стоянки. Но эта ситуация нас только больше сдружила. Вместе готовились, поддерживали, переживали. Но все-таки хочется, чтобы «Алтайвагон» звучал на таких форумах.

Материалы полосы подготовила Светлана Кошурова

Спорт

День физкультурника

Самый здоровый праздник года

Победителем спортивного праздника в честь Дня физкультурника стал коллектив рамно-заготовительного цеха. Но обо всем, по порядку.

Кто на свете всех быстрей?

Полеты вдаль

Легкоатлеты «Алтайвагона» в этом году уже пробовали свои силы в прыжковом секторе.

И, в общем, День физкультурника еще раз подтвердил популярность этого вида спортивной программы. Лучшим среди юношей стал Николай Шехиров (заводоуправление), у девушек - Анна Ванеева (рамно-заготовительный цех).

Призерами в прыжковом секторе также стали соответственно Вадим Белоусов (РМЦ), Антон Зеленцов (ОМЦ), Ирина Дунаева (заводоуправлние) и Екатерина Савлюк (инструментальный цех).

Сила веса или вес силы?



Спортивный праздник начался с классической легкоатлетической эстафеты. Однако, в отличии от привычных нам составов команды – три юноши и девушка - в этот день эстафетные бригады состояли из двух юношей и двух девушек.

И надо сказать, что это обстоятельство внесло изменение в привычный эстафетный расклад. Неожиданно команда механосборочного цеха потеряла свои лидирующие позиции в этом виде, уступив первое место молодым и напористым из РЗЦ!

В тройку призеров вошли также сборные заводоуправления и ремонтно-механического цеха.



Девушки с гранатой

Прекрасная половина соревновалась в метании гранаты. Уникальную технику забрасывания гранаты продемонстрировала Елена Крюкова (рамно-заготовительный цех), которая с результатом 24,6 метра стала чемпионкой соревнования. Вторая – Татьяна Воронцова (ВСЦ, 22,7 м), третья Екатерина Савлюк (22,1 м).

Наиболее зрелищная часть спортивного праздника - силовой экстрим включала переворот покрышки на скорость и перетягивание трактора «Белорус». С первым заданием все участники справились. А вот сдвинуть с места МТЗ-82 весом 3,7 тонны оказалось под силу не каждому. Среди заявленных участников наибольшего успеха в этом деле добился Илья Занин (рамно-заготовительный цех). В тройке заводских силачей - Константин Лоренц (инструментальный цех) и Евгений Лаврушенко (вагоносборочный цех).

Выступавший вне конкурса Дмитрий Ленючев, работник железнодорожного цеха, утянул трактор быстрее официальных призеров, за что также был поощрен денежным вознаграждением.

Непобедимые

Метко копье бросали

Впервые в современной истории новоалтайского спорта на Дне физкультурника соревновались метатели копья. Конечно, вид спорта для заводчан почти экзотический, поэтому получалось не всё и не у всех. Тем не менее были и вполне приличные результаты. Так, во второй попытке Антону Зеленцову (обшивочно-малярный цех) удалось метнуть снаряд на 35,6 метра, и довольно продолжительное время казалось, что это - победный бросок. Однако, последнее слово осталось за Вадимом Белоусовым (ремонтно-механический цех), который в третьей попытке установил рекорд «Алтайвагона» в метании копья – 39,3 метра! А. Зеленцов стал вторым. Третий результат у Дениса Малькова из команды заводоуправления.

менитых на заводе спортсменах-канатоборцах из и, выдержав первый, ошеломительный натиск сопер-

инструментального цеха. В этом году они снова никому не уступили своего лидерства. Крепкая сборная ЖДЦ и АТЦ, усиленная мощным Дмитрием Ленючевым, являла собой существенную угрозу. И команда рамно-заготовительного

неподдающиеся, неуступающие - все это о зна- с ней не справилась. Но инструментальщики уперлись ника, удержали флажок каната в критической близости от линии поражения, а затем стали медленно перетягивать поединок в свою пользу.

> Сил и выбранной тактики хватило, чтобы отстоять и второй раунд. Победа!

Празднику рада оказалась даже погода: небо еще днем все куксилось, но к вечеру радостно разулыбалось ярким солнышком. Настроение у спортсменов и болельщиков было отличное, тем более, что все призеры получили хорошее денежное вознаграждение. Спортивный праздник удался.

Репортаж вела Светлана Кошурова

ЛТАЙСКИЙ *РАГОНОСТРОИТЕЛЬ*

Газета открытого акционерного общества Алтайского вагоностроения. Основана 30 марта 1945 г.

Учредитель - администрация и профком OAO «Алтайвагон». Газета набрана и сверстана в редакции газеты «Алтайский вагоностроитель»

Адрес редакции и издателя: 658087. Алтайский край. г. Новоалтайск, ул. XXII партсъезда, 16. тел.: 36-0-67, 36-2-67, www.altaivagon.ru, e-mail: pr@altvagon. ги. Свидетельство о регистрации средства массовой информации 038405 № ПИ 12-2005 от 10 сентября 2003 г.

Выходит один раз в месяц. Распространяется бесплатно. Подписано в печать 31.08.2012 г. Отпечатано в ОАО ИПП «Алтай», 656049, Алтайский край, г. Барнаул, ул. Короленко, 105. Номер заказа: 1063 Тираж: 3000 экз.

Если у Вас есть предложения, замечания или пожелания по изданию газеты «Алтайский вагоностроитель», обращайтесь письменно или лично в редакцию газеты. Ваше обращение будет рассмотрено самым внимательным образом

Редактор: А.В. Еремкина Верстка: С.А. Кошурова.