



№ 4 (219)
27 июня
2014 г.

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

Конференция

Под крылом Объединения и холдинга «СДС-Маш»

27-29 мая на базе завода «Алтайвагон» состоялась встреча около 200 ведущих специалистов вагоностроительной и железнодорожной отраслей.



Поводом для столь масштабной встречи стала международная научно-практическая конференция, организованная Некоммерческим партнерством «Объединение производителей железнодорожной техники» совместно с ОАО ХК «СДС-Маш».

В работе конференции приняли участие представители компаний из Казахстана, Белоруссии, Литвы, Латвии, Эстонии, Украины, Швеции, Германии и Америки.

В первый день делегаты конференции ознакомились с производством и современным техническим оборудованием алтайского вагонзавода, история которого насчитывает более 70 лет. Участники конференции посетили роботизированный участок сварки крышки люков рамно-заготовительного цеха, автоматизированную линию по производству роликовых колесных пар, побывали в новоалтайском Испытательном центре технических средств железнодорожного транспорта.

И хоть организаторы рассчитывали провести экскурсию за пару часов, затянулась она на много дольше – никто из участников не хотел выходить с завода! Общее впечатле-



Участники конференции
на Испытательном центре

ние, наверное, высказал после посещения цеха роликовых колесных пар Сергей Евгеньевич Гончаров, заместитель главного инженера ОАО «Первая грузовая компания»: «Сегодня все российские заводы стремятся к новым передовым технологиям, все стараются снизить долю ручного труда на производственных участках, но такого мощного замкнутого цикла, как здесь, я не видел нигде!»

Продолжение на 2 стр.

Новости

Ожидаемые итоги полугодия

План предприятия по выпуску подвижного состава на первое полугодие 2014 года составлял 2280 единиц. Планировалось сделать 800 крытых вагонов мод. 11-280, 400 крытых вагонов мод. 12-2135, 300 полувагонов мод. 12-296, 300 полувагонов мод. 12-2136 и 480 платформ.

По итогам полугодия ожидается, что предприятие выпустит 2182 единицы грузового состава (I полугодие 2013 г. – 3 049). Из них 623 (2013 г. – 1895) крытых вагонов 280-й модели, 1201 (0) крытых вагонов мод. 12-2135, 340 (1000) полувагонов 296-й модели и 18 (0) платформ.

По итогам деятельности за первое полугодие предприятие планировало получить 4 698 млн рублей выручки. Ожидаемая выручка по итогам деятельности составит 6 955 млн рублей.

В сравнении с первым полугодием 2013 г. средняя цена на грузовые вагоны упала на 87 479 рублей.

Новый технический регламент

Как известно, с 1 августа 2014 года вступит в силу Технический регламент Таможенного союза (ТР ТС), который вводит запрет на продление срока службы вагонов.

Очевидно, что старые вагоны предпочтительнее списывать. Тем более, это целесообразно делать с учетом профицита универсального подвижного состава. В этом случае, по подсчетам экспертов, операторам придется закупать по 65-100 тыс. новых вагонов в год.

Новая система технического регулирования в ТС может отрицательно отразиться на машиностроении. Куда российскому производителю обращаться за подтверждением соответствия продукции и где проводить ее испытания? Известно, что большинство действующих испытательных лабораторий находятся у изготовителей продукции и зависимы от них. Порядка использования таких лабораторий нет, а без них сложно оценить соответствие железнодорожной продукции.

Объединение вагоностроителей, а также представители металлургов, обратились в Минпромторг РФ с просьбой о переносе сроков перехода на ТР ТС. В правительстве стремятся сейчас взвесить все «за» и «против», учесть интересы самых разных игроков – как вагоностроителей, так и владельцев подвижного парка.

Актуально

Конференция

Под крылом Объединения и холдинга «СДС-Маш»

Продолжение. Начало на 1 стр.

Красной нитью второго, официального, дня конференции прошли темы совершенствования производства и испытания железнодорожной техники и расширения партнёрских взаимоотношений.

Заседание проходило в здании Алтайского краевого законодательного собрания, которое предложил губернатор края А.Б. Карлин. Председательствовал на мероприятии старший вице-президент ОАО «РЖД», председатель Комитета по железнодорожному машиностроению Союза машиностроителей России, президент НП «ОПЖТ» Валентин Гапанович. Делегацию края возглавил губернатор Александр Карлин. Модератором выступил вице-президент по машиностроительной отрасли ЗАО ХК «СДС» Дмитрий Медведев.

Эксклюзив мирового масштаба

Александр Карлин лично поприветствовал участников конференции и поблагодарил вице-президента ОАО «РЖД» за выбор Алтайского края в качестве площадки для проведения конференции.

— Это очень хороший знак для нас и для алтайской промышленности. Что касается вагоностроения и транспортного машиностроения, мы по целому ряду направлений занимаем лидирующие позиции. В частности, линия формирования колесных пар, которую лишь недавно запускали на «Уралвагоне». А мы начали эту работу на 1,5 года раньше. Испытательный центр — это вообще уникальная площадка, которая поражает даже неспециалиста, — заметил глава региона.

Валентин Гапанович рассказал о планах по расширению испытательного центра. В Алтайском крае будет реализован совместный с немецкой компанией «Фосло», крупнейшей в мире по производству рельсовых скреплений, проект по созданию технического центра для проверки качества продукции для железнодорожной инфраструктуры. Валентин Гапанович тоже признался, что рад видеть собравшихся на гостеприимной алтайской земле, и сразу перешел на разговор по существу:

Общие производственные мощности вагоностроительных предприятий России и стран СНГ составляют порядка 152 тыс. грузовых вагонов в год, причём доля России составляет порядка 59,7%

достигнута предварительная договоренность о работе с французскими промышленниками. Ближайшая задача — открыть в Алтайском крае испытательный центр. Можно сказать с уверенностью — это будет эксклюзив мирового масштаба. Да не обидятся на меня

американские коллеги, но даже у них такого пока нет. Это, поверьте мне, будет лучший центр для фундаментальных исследований, лучший полигон для испытания новой техники, произведенной за Уралом.

В течение 2014-2015 годов мы способны организовать такое предприятие. Нашу идею может поддержать и налоговая система, смягчив условия налогообложения, и казахстанские партнеры — чтобы ускорился процесс.

Как сказал в перерыве Дмитрий Медведев, испытательный центр технических средств железнодорожной техники — это стратегическое предприятие не только для Алтайского края, но и для других регионов России и стран ближнего зарубежья. А уже сегодня услуги предприятия востребованы в Восточной и Западной Сибири, на Дальнем Востоке и в Средней Азии.

Новоалтайский испытательный

центр оснащен уникальным для России оборудованием. В прошлом году оно было дополнено универсальной машиной MTS (США), позволяющей создавать нагрузку в трех плоскостях с показателями максимального давления по вертикали до 200 тонн, а по вспомогательным направлениям до 100 тонн.

— Это позволяет максимально качественно и эффективно проводить исследования ходовых частей пассажирских и грузовых вагонов, а также исследовать металлопродукцию машиностроения, — подчеркнул Сергей Владимирович Дмитриев, генеральный директор Испытательного центра.

По итогам 2013 года

вагоностроительными предприятиями Российской Федерации было произведено 60,5 тыс. грузовых вагонов. В целом производственные мощности российских предприятий грузового вагоностроения позволяют производить 92 тыс. грузовых вагонов в год

ной думы РФ, заместитель председателя комитета по транспорту:

— В этом году исполнится семь лет с момента основания некоммерческого партнерства производителей железнодорожной техники. Отрадно, что встречи ведущих специалистов нашей отрасли неперерывно проходят на площадках предприятий «Алтайвагона». Под крылом Объединения и холдинга «СДС-Маш» конференция может стать доброй и полезной традицией. В профессиональной среде железнодорожного машиностроения сформировалась мощная общественная организация. Она оказывает влияние на положение дел в отрасли, представляет интересы железнодорожных машиностроителей в федеральных и региональных органах власти. Нельзя недооценивать роль Объединения производителей и в создании нового поколения подвижного состава для российских железных дорог.

После всех приветствий настал торжественный момент подписания договора между Сибирским Деловым Союзом машиностроителей и некоммерческим партнерством, объединившим производителей железнодорожной техники, членом которого является и наш завод.

Губернатор Александр Карлин в беседе с журналистами дал собственную оценку произошедшему:

— Исключительно положительный момент, который определяет развитие экономики края на десятилетия вперед. Такие соглашения очень важны для нашего края. Сегодняшняя конференция полна позитива, это радует. Значимость подписания договора переоценить трудно. Завтра участники поедут в Рубцовск, посмотрят, как меняется производство, как много сделано в литейной и машиностроительной отраслях региона.

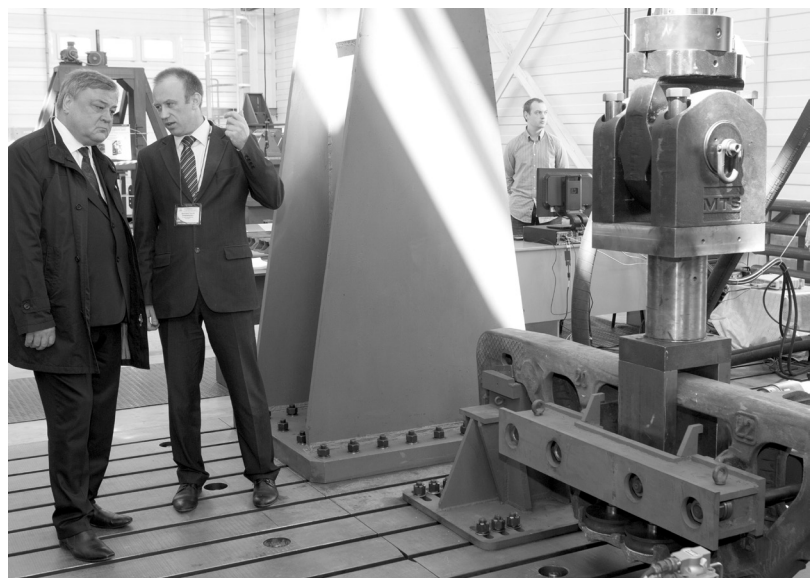
Также в ходе конференции участники рассмотрели перспективы вагоностроения до 2020 года, обсудили сервисное обслуживание инновационных вагонов,

пути повышения качества, безопасности и надежности грузовых вагонов. Кроме

того, обсудили вопросы технического регулирования и внедрения новых стандартов в связи с вступлением в силу в августе технических регламентов Таможенного союза.

На третий день пребывания в Алтайском крае участники посетили Рубцовский филиал ОАО «Алтайвагон», и на самом деле сильно поразились развернувшейся модернизацией действующего производства мелкого и среднего литья.

По словам Валентина Гапановича, практика подобных выездных встреч предоставляет участникам конференции прекрасную возможность обменяться накопленным опытом в области транспортного машиностроения. Тем более, что сложившаяся в России ситуация с подвижным составом — 300 тысяч вагонов безнадежно устарели — очень волнует и президента страны Владимира Путина. Не первый год он собирает специальные совещания по его модернизации. И организаторы прошедшей конференции полны уверенности — все это будет способствовать развитию производства новых грузовых вагонов.



— Мы систематически встречаемся, общаемся. В составе некоммерческого партнерства 165 участников. Но и этот круг собираемся расширить. Скоро будем обсуждать совместное сотрудничество с германскими производителями, нами

В I кв. 2014 г. наблюдается рост производства грузовых вагонов по отношению к аналогичному периоду 2013 г. (+13,6%). Рост производства цистерн составил 5,9%, платформ — 22,5%

По состоянию на апрель 2014 г. общий парк на сети ОАО «РЖД» насчитывает 1222,7 тыс. вагонов, в том числе 557,4 тыс. полувагонов и 295,3 тыс. цистерн

На десятилетия вперед

Кроме того, участников конференции приветствовал Владимир Григорьевич Гридин, депутат Государствен-

Производственный пульс

Качество

Много возвратов

Из 435 вагонов, изготовленных в мае 2014 года, 376 (86,4 %) вагонов принято ЦТА ОАО «РЖД» с первого предъявления и 59 (13,6 %) вагонов – со второго.

Процент сдачи продукции со второго предъявления в сравнении с маем 2013 года увеличился на 10,1 %.

Серьезное увеличение количества вагонов, сданных со второго предъявления, объясняется постановкой на производство новой модели крытого вагона 12-2135.

Сжатые сроки подготовки производства под выпуск этих вагонов отразились и на показателях качества основных цехов – рамно-заготовительного, вагоноборочного и обшивочно-малярного.

Большое количество возвращенных вагонов – 40 – у вагоноборочного цеха. Наибольшие вопросы вызывает коробление листов боковых стен при сборке кузова.

За пять месяцев заводом изготовлено 1663 вагона. Из них с первого предъявления принято 1502 вагона

(90,3 %) , во второго – 161 вагон (9,7 %). Процент сдачи продукции со второго предъявления с начала года в сравнении с пятью месяцами 2013 г. увеличился на 3,7 %.

Кроме того, в мае по претензиям на сети железных дорог было отцеплено 295 вагонов гарантийного срока эксплуатации. Основная причина отцепки – неисправности в ходовой части вагона (буксовый узел, тележка). Все поступившие претензии приняты к рассмотрению.

За выпуск несоответствующей продукции уменьшен процент премии 87 работникам ОАО «Алтай-вагон». Общая сумма удержаний составила 875 589 рублей.

Профессия: станочник

Залог успеха – дружба

На деревообрабатывающем участке обшивочно-малярного цеха не поговоришь. Визжат-рычат пилы. Летит стружка. Упоительно пахнет лесом. Здесь все происходит быстро, мгновение – и принимай от станка очередную заготовку.

Требования к качеству продукции участка очень высокие. А технология деревообработки – наука сложная. Пиломатериалы, фанера, плиты поступают в цех с разными характеристиками по влажности, могут иметь те или иные дефекты поверхности.

Поэтому каждая доска, лист фанеры или плиты проходит через руки работников участка. И каждая обработанная деталь будет измерена,

осмотрена на предмет изъянов поверхности. Только абсолютно качественный пиломатериал поступает на внутреннюю обшивку вагона.

Здесь одинаково не место людям медлительным и людям запыленным. Ты встал, остановились идущие за тобой. В этом коллективе все связано единой производственной цепочкой. От работающего оборудования на участке шумно: кричи – не услышат. Все, что нужно сказать, объясняют жестами и понимают друг друга мгновенно. А это, согласитесь, возможно только среди близких людей. Смело можно сказать, что дружба, хорошие личные отношения на участке – производственная необходимость.

Коллектив ДОЦа – это 15 человек. И вроде небольшой в масштабах завода участок, но от его равномерной работы напрямую зависит выпуск продукции. Это понимают все работники участка. Большинство из них – опытные стажисты. Среди лучших работников – станочники Елена Леонтьевна Путинцева, Алла Александровна Шеповалова, Лариса Викторовна Коломбетова, Константин Сергеевич Адов, грузчик Виктор Васильевич Меринов, заточник Роман Алексеевич Сташкев. Более 30 лет возглавляет участок Руфина Петровна Жильцова.

О каждом из них можно сказать только хорошее.



Роман Алексеевич Сташкев, например, универсал. Он не только отменно справляется со своей основной работой, а может подменить на любой позиции.

Елена Леонтьевна Путинцева пришла на участок в 2008 году. Наставником у нее стал муж, наладчик деревообрабатывающих станков.

– Поначалу было очень тяжело, – признается женщина. – За смену натаскаешься деревяшек, рук не чувствуешь. А потом приновилась, как лучше, как удобнее, заправлять доску в станок, чтобы не таскать. Полюбила эту работу. Запах древесины нравится, нравится скорость работы.

Станочники в течение недели двигаются по потоку: от торцевального станка – на приемку, потом к строгальному – на приемку, затем шпаклевание всех ямок и трещин. Новая неделя – и снова на круг. Следом поспевают подшефные. Новичков здесь принимают по-семейному, все помогают быстрее адаптироваться и передают любовь к профессии.

Совместные праздники, поездки, семейные торжества еще больше сплавляют коллектив. И, наверное, поэтому Руфина Петровна всегда уверена в своих подчиненных. Они выйдут на работу, даже если их среди ночи поднять. Это негласный закон, по которому живет участок.

Династии

И дольше века длится жизнь...

Почти вековая история большой заводской династии Коркиных сегодня пишется Ольгой Витальевной Упоровой, маляром обшивочно-малярного цеха. Она – представительница третьего поколения великих тружеников.

Династия ведет свой род с Тимофея Егоровича Коркина, пришедшего на завод в далеком 1933 году. Он – один из тех, кто стоял у истоков завода. В то время завод еще специализировался на деревообработке, и Тимофей Егорович начал свою трудовую биографию костыльным.



Отслужил в армии и стал работать на Барнаульском вагоноремонтном. В 1941 году был направлен на эвакуированный на станцию Алтайский вагоностроительный завод. Всю войну работал в кузне пресовщиком. Позже стал мастером в вагоноборочном цехе, а ушел на пенсию с должности заместителя начальника цеха.

Рабочий стаж мамы, сварщицы вагоноборочного цеха Галины Тимофеевны Шачневой, – более 35 лет. Вся трудовая биография сестры Тамары также связана с заводом. Ольга Витальевна пришла на завод в 1984 году контролером в полускатно-тележечный цех.

Она работала и одновременно училась в машиностроительном техникуме. Общий ее стаж как контролера почти 20 лет. Одиннадцать лет назад Ольга Витальевна решила освоить профессию маляра.

В обшивочно-малярном цехе вагоны приобретают товарный вид в соответствии с требованиями заказчика. Много приходится трудиться женщинам-малярам, чтобы по железным дорогам страны пошли красивые, всеми узнаваемые алтайские вагоны. Не каждый сможет здесь работать. График напряженный, а работа требует терпения и порой творчества. Наверное, поэтому здесь, в основном, трудятся женщины.

Целеустремленная, вдумчивая, Ольга Витальевна очень скоро освоила все тонкости ремесла маляра-грунтовщика. Подготовка поверхности вагонов под окрашивание, нанесение защитного и антикоррозионного слоев требует ответственности и терпения. Качество этой работы маляры проверяют белым платком. Вот и представьте сколько приходится потрудиться бригаде, чтобы чумазый кузов вагона заблестел.

Редкий мужчина может справиться с такой работой так же хорошо, как это получается у женщин. А вот у Ольги Витальевны в подшефных есть такой. Константин Захаров уже год работающий в бригаде, явно делает свою работу с удовольствием, со старанием.

Сама Ольга Витальевна вовсе не считает себя особенным учителем. В бригаде каждый из опытных маляров готов помочь. И по-другому нельзя: есть у маляров четкое понимание, что их работа – конечная операция, завершающая труд всего коллектива вагоностроителей.

– Иду на работу с удовольствием. Люблю красить, люблю девчат, работающих рядом, – признается Ольга Витальевна.

Младший член большой династии, четырехлетний Давид с интересом расспрашивает бабушку о работе. А проходя через железнодорожный виадук, просит ее показать вагоны, которые красила она. И кто знает, возможно, растет в семье будущий вагоностроитель.

Социальная политика

Рядом с нами

Доброе слово лечит

Людмилу Шестакову, медсестру физиокабинета заводской поликлиники, знают многие. И, думается, не только потому, что пользуются услугами ее кабинета. А потому, в первую очередь, что она всегда в хорошем настроении, всегда доброжелательна.

В этом кабинете умиротворяющая обстановка: чисто, тихо, много зелени. Кажется, лечит уже сам покой этого места. А ведь было время, признается Людмила, когда она не очень-то и верила в чудодейственные силы физиолечения.

Выбрала она медицинскую профессию по материнскому завету. Та всю жизнь работала хирургической сестрой. Попрактиковавшись возле мамы после училища, Людмила поняла, что это ей не по душе.

— Люди попадают в больницу со своей болью, а ты вынуждена причинять им дополнительные страдания: ставить капельницы, уколы, делать какие-то болезненные манипуляции. Жалко очень было, — вспоминает она.

Плакала, конечно. Но мудрая жизнь все расставляет по местам. С детства Людмила занималась велоспортом. По-

лучила кандидатский разряд. Продолжала посещать тренажерный зал и став взрослой. Ее тренер, опытный массажист, как-то попросил ее помассировать затекшее плечо. «Училась массажу? — спросил он с удивлением. — Смотри-ка, руки будут сами знают, что делать». И Людмила решила попробовать.

Так, массажное искусство оказалось ее призванием. В 2003 году она пришла в медсанчасть ОАО «Алтайвагон». И многие из заводчан, наверняка, вспомнят умелые руки Людмилы, которые лечили и выручали их.

После сокращения штата поликлиники Людмиле Анатольевне предложили пройти курсы обучения на медсестру физиотерапевтического кабинета. Вот тут она и засомневалась. Теперь же работая третий год, она с уверенностью скажет: «Результат есть».

— Порой приходят такие же не верящие, а потом чувствуют эффект. Я эту работу тоже полюбила, потому что вижу, как она помогает человеку, — говорит наша собеседница.

Сегодня в физиокабинете заводской медсанчасти имеются аппараты УВЧ, электромассажа, магнитолазера, кварц. Помогают они при разных болячках: простуде, мышечных спазмах, травмах.

— Может, кто-то думает, что неважна наша работа для завода. Мы ведь вагонов-то не делаем. Но приходит к нам человек. Он не тратит много времени на процедуры. Посидит в тишине, отдохнет, расслабится, полегчает. Порой ему важно даже просто доброе слово, маленькая забота. И он уходит в хорошем настроении. Разве для производства неважно, чтобы работники были бодры и здоровы? — рассуждает Людмила.

Коллектив поликлиники небольшой. И трудно переоценить вклад каждого в заботу о здоровье наших заводчан. Все они стараются с вниманием, с душой отнестись к каждому, кто обращается на прием. Вот вроде маленькая должность — санитарка. А Зоя Александровна Крутикова и Лариса Фанисовна Исупова отвечают не просто за порядок, но и за санитарную чистоту всей поликлиники.

Наша беседа шла с перерывами. Оказалось, что заводчан, по достоинству оценивших физиолечение, немало. В день у Людмилы Анатольевны бывает до 50 пациентов. К каждому относится с уважением, старается помочь. И обязательно выслушает, и успокоит, и пошутит. Сожалеет лишь о том, что исте-



кает срок эксплуатации приборов. Ведь это серьезно повлияет на эффективность работы всей поликлиники.

В июне отмечается День медицинского работника — праздник, давно вышедший за рамки профессионального, ведь так или иначе каждый обращался к людям в белых халатах за помощью. И получал ее. Они добры и внимательны к нам. А мы не всегда отвечаем тем же. Спасибо, вам, наши дорогие, за каждое доброе слово, умелые руки, за душу, которые вы так бескорыстно дарите людям.

Каникулы

Летняя карусель



Благодаря администрации и профкому ОАО «Алтайвагон» в этом году 183 ребенка работников завода отдохнут и оздоровятся за время летних каникул. Предприятие на эти цели направило порядка 1,5 млн.рублей.



Почти 140 детей проведут полноценный отдых и оздоровление в детских летних загородных лагерях Алтайского края. А в течение всего июня для 46 ребятишек работала детская летняя площадка «Вагончик» на базе нашего спорткомплекса.

Подколлектив, состоящий из работниц завода, всеми силами старается сделать отдых не просто хорошим, но и полезным.

Педагогическое образование у Юлии Холодовой, наладчика механосборочного цеха. Если бы вы заглянули в комнату, где располагается ее отряд, то непременно увидели детей, занятых прикладным творчеством. Не отстает и ее напарница Ольга Кисилева. Она и поделки поможет сделать, и с мальчишками в футбол погоняет. По истине материнской заботой окружили малышей воспитательницы Ольга Киперман и Светлана Олеговна Кремезных.

Сказать, что у ребят и их родителей эта площадка популярна, не сказать ничего. Многие ребятишки приходят сюда ежегодно, пока позволяет возраст.



**АЛТАЙСКИЙ
ВАГОНСТРОИТЕЛЬ**



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

Учредитель — администрация и профком ОАО «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.altavagon.ru, e-mail: pr@altavagon.ru. 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 26.06. 2014 г. Отпечатано в ОАО ИПП «Алтай», 656049, Алтайский край, г. Барнаул, ул. Короленко, 105. Номер заказа: 933 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.

За редакторе: С.А. Кошурова
Верстка: С.А. Кошурова