

АЛТАЙСКИЙ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬ



№ 3 (207)
апреля
2013 г.

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

Из первых уст

В условиях рыночных отношений

Вагоностроение терпит спад. В большей степени это коснулось полувагонов. Но несмотря на признаки снижения спроса на грузовые вагоны, генеральный директор ОАО «Алтайвагон» Борис Георгиевич Коротков не теряет оптимизма.

– Сегодня все больше говорят, что на рынке грузового вагоностроения наблюдается переизбыток вагонов и, как следствие, спад спроса на них. Так ли это, по Вашему мнению?

– За последние годы участники рынка приобрели большое количество подвижного состава, удовлетворяя спрос на транспортную услугу, который был сформирован увеличением грузооборота. Среди основных причин роста спроса на вагоны была необходимость перевозки угля и строительного материала.

Вагоностроение сложнее, чем выглядит на первый взгляд. Чтобы спрогнозировать баланс парка, да еще на фоне реформы железнодорожного транспорта, когда парк стал частным и формируются новые принципы логистики, необходимо учитывать прогноз цен на основные экспортные сырьевые товары. Например, спад спроса в настоящее время, в первую очередь, вызван снижением цен на уголь. При обратном скачке цен на уголь вернется и спрос.

– «Алтайвагон» готов к изменениям, происходящим на рынке грузовых перевозок?

– Даже при снижении рынка спрос будет присутствовать, он просто станет сложнее, поэтому нужно активно развивать сегменты специализированных вагонов. В апреле завод закончит выпуск автомобилевозов по контракту для ТОО «БИ-ПЭК АВТО Казахстан». На стадии решения находится вопрос



выпуска крытых вагонов и платформ для компании «РЕЙЛ ГАРАНТ». Предстоит оптимально распределить загрузку между головным предприятием и Кемеровским филиалом.

Другой вопрос – цена вагонов. В текущем году цена на весь грузовой подвижной состав резко снизилась на 25 %. И нам всем надо работать над снижением себестоимости. Особо повлиять на цену покупных комплектующих мы не можем, но вполне можем сократить, например, потребление электроэнергии на территории завода, тем более, что и световой день стал длиннее. Надо относиться к заводскому имуществу (оборудованию, станкам) бережно, ведь все мы понимаем, что любой простой оборудования неумолимо влечет за собой материальные и физические издержки.

– Последнее время все чаще мы слышим о создании вагонов «нового поколения». Что подразумевается под этим понятием? Выпускаемая сегодня продукция вагоностроительных заводов неэффективна?

– Современные темпы и объемы перевозимых грузов формируют требования и к самим вагонам. Говоря простым языком, нужно сжать поезд, перевозить больше груза в составе и повысить надежность узлов. Опыт Австралии и Северной Америки доказал жизнеспособность этой концепции и доступность технических решений.

Сегодня производители вагонов, входящие в некоммерческое партнерство «Объединение производителей железнодорожной техники» (ОПЖТ), лоббируют вопрос о государственной поддержке производства инновационных вагонов, имеющих улучшенные технико-экономические характеристики, большую степень устойчивости. Введение

В 2013 году цена на весь грузовой подвижной состав резко снизилась на 25 %.

в эксплуатацию таких вагонов благоприятно скажется на ситуации с безопасностью движения на сети, но цена новых вагонов на порядок выше старых конструкций. При этом в выборе между современным подвижным составом и устаревшими моделями решающим фактором для операторов является именно цена. Мы считаем, что для решения проблем вагоностроения целесообразно принять меры государственной поддержки, стимулирующие приобретение новых вагонов у российских производителей, и применить предоставление государственных субсидий на закупку нового подвижного состава. Это позволит обеспечить дополнительную поставку подвижного состава на сеть по отношению к сократившемуся в кризис спросу.

Продолжение на 2 стр.

Новости

В зоне риска

В эту группу входят 8900 вагонов (крытые вагоны модели 11-280 и полувагоны модели 12-296), укомплектованные боковыми рамами, изготовленными ОАО «Алтайвагон» в феврале, апреле, июне и августе 2010 года.

Данные боковые рамы подлежат изъятию из эксплуатации из-под вагонов. В течение 2011-2012 года за счет ОАО «Алтайвагон» уже было проведено внеплановое дефектоскопирование вагонов 2010 года, на которое было израсходовано более 700 млн. рублей из прибыли предприятия.

В настоящее время принято решение изъять из эксплуатации раму боковую из-под вагонов в согласованные с собственниками вагонов сроки и порядке.

Взамен собственникам будет предоставлена новая рама боковая. Работа по замене рамы боковой ведется согласно плану, утвержденному с Министерством транспорта РФ, Федеральной службой по надзору в сфере транспорта и ОАО «Российские железные дороги».

Эта мера введена в связи со сходом грузового вагона на Дальневосточной железной дороге 6 апреля. Причиной крушения явился излом боковой рамы тележки грузового вагона, которая была изготовлена заводом в 2010 году.

Ранее продукция нашего завода была отнесена специалистами РЖД к потенциально опасной. В текущем году только на инфраструктуре ОАО «РЖД» произошло 5 изломов боковых рам «Алтайвагона», а всего после изготовления с 2010 года изломалось 11 боковых рам.

Итоги квартала в цифрах

План предприятия по выпуску подвижного состава на первый квартал 2013 года составлял 1510 единиц: 200 полувагонов, 750 крытых, 130 автомобилевозов, 240 вагонов-цистерн, 190 платформ.

По итогам первого квартала была выпущена 2061 единица грузового состава.

Сверх плана на головном предприятии было изготовлено 46 крытых вагонов, 400 полувагонов, на Кемеровском филиале – 30 платформ, 120 цистерн.

Актуально

Из первых уст

В условиях рыночных отношений

Продолжение. Начало на 1 стр.

– Повлияет ли изменение спроса на конкуренцию между заводами? Как изменится расклад сил на рынке вагоностроения в ближайшие годы?

– Будущее за заводами, которые сумели обновить основные фонды, построили свою стратегию на передовых технологиях и вложились в инновационный продукт.

Железная дорога – это объект повышенной опасности, где движутся как пассажирские поезда, так и составы с опасными грузами. Поэтому к грузовым вагонам предъявляется огромное количество технических требований и процедур для подтверждения показателей назначения и безопасности их эксплуатации. На разработку и внедрение в эксплуатацию по-настоящему инновационного продукта и создания для него сервисной базы необходимо минимум пять лет титанической работы высокопрофессиональной команды. Проработка технологии производства, закупка оборудования, пусконаладочные работы тоже трудоемкий и долгосрочный процесс, который сложно, но, к счастью, возможно вести параллельно с созданием продукта.

Теперь представьте, какой волей и верой в успех должен обладать инвестор, который вкладывает средства в такие проекты на этапе старта.

– Кто, по вашему мнению, останется на рынке?

– Требования к качеству грузовых вагонов и показателям их эффективности все время повышаются. По оценкам специалистов, полный переход на новый подвижной состав произойдет за следующие десять лет. Нишу займут производители, уже в 2013 году предложившие рынку вагоны, которые благодаря своим экономическим показателям начнут вытеснять с наиболее нагруженных маршрутов обычный подвижной состав.

– Что предприняло наше предприятие для успешной деятельности в новых рыночных условиях?

– Рубцовский филиал проводит работу по поставке на производство и сертификации новой рамы боковой усиленной конструкции для тележки 2128 с осевой нагрузкой 23,5 тонны, а также рамы боковой и балки наддресорной для тележки 9836 (Motion Control). На Кемеровском филиале изготовлен опытный образец вагона-цистерны для перевозки сжиженных углеводородных газов модели 15-9872, который уже

Будущее за заводами, которые сумели обновить основные фонды, построили свою стратегию на передовых технологиях и вложились в инновационный продукт.

тонн на ось, собранных на головном предприятии. Изготовлен опытный крытый вагон модели 11-2135 с увеличенным до 160 кубов объемом кузова, который готовится к испытаниям.

На договорной основе совместно с «Инженерным центром вагоностроения» (г. Санкт-Петербург) ведется работа над созданием вагона-платформы для перевозки контейнеров погрузочной длиной 80 футов с грузоподъемностью 72 тонны.

– Хотелось бы еще коснуться темы изломов рамы боковой под вагонами нашего производства. В чем же причины изломов?

– Да, это для нас особая тема... Ответить на вопросы относительно причин сходов и изломов однозначно – сложно. Вот уже почти десятилетие над этими проблемами думают многочисленные госдепартаменты, научно-исследовательские институты, вся отрасль... В результате осуществляется

проходит предварительные испытания. В настоящее время подходят к концу ходовые испытания полувагонов моделей 12-2136 и 12-2136-01 с нагрузкой 25

модернизация ходовых частей вагона, вносятся изменения в организацию технических осмотров вагонов, верхнего строения пути и как следствие способность вагонного литья воспринимать

эти изменения. Причинами изломов рам боковых, по нашему мнению, является совокупность многих факторов.

Производство вагонного литья осуществляется на Рубцовском филиале ОАО «Алтайвагон». Это сталелитейный завод, оснащенный самым современным оборудованием от ведущих мировых производителей. В частности, крупное вагонное литье производится на автоматической формовочной линии «Savelli S.p.A.» (Италия), стержневое отделение оснащено автоматическими станками «АНВ» (Германия). Для подготовки модельной оснастки используется обрабатывающий центр с ЧПУ «Mikron VCE 1600 Pro» (Швейцария). За счет автоматизации производственного процесса на Рубцовском филиале максимально исключено

По оценкам специалистов, полный переход на новый подвижной состав произойдет в ближайшие десять лет.

влияние человеческого фактора. Введена пооперационная система

контроля качества – от входного контроля материалов до окончательной сдачи продукции.

На стадии монтажа находится автоматическая формовочная линия по выпуску среднего и мелкого литья железнодорожной номенклатуры, оборудование которой поставлено также компаниями «Savelli S.p.A.» (Италия) и «АНВ» (Германия).

Здесь проводится целенаправленная работа по совершенствованию технологии вагонного литья. Для этого привлекаются специалисты ведущих научно-исследовательских институтов в области литейного производства (ВолгГТУ, Новокузнецкий филиал Томского политехнического университета).

Пока филиал не может в полной мере обеспечить нас литьем на производство новых вагонов и на замену литья из-под вагонов, выпущенных в 2010 году. Однако в рамках существующих рыночных отношений именно наличие собственного вагонного литья позволяет «Алтайвагону» конкурировать с другими производителями. Для информации: сегодня на рынке свободного литья сторонних производителей нет.

Ситуацию со сходами вагонов надо воспринимать как урок на будущее. Высокое качество продукции, контроль за четким соблюдением технической документации и техпроцессов – это основа нашего благополучия, стабильной работы в будущем, ведь каждый из нас в ответе за вагон, который выходит с завода.

Записала
Анастасия Еремкина



Производственный пульс

Конфликт

Китайская грамота

Юристы ОАО «Алтайвагон» пытаются отсудить у китайской компании «Сы Хай» (HARBIN SINAI CNC SCIENCE AND TECHNOLOGY CO LTD) 73 709 долларов.

Претензии к китайским партнерам возникли по поводу поставки листоправильного оборудования. Договор был заключен летом 2010 года. Харбинская компания «Сы Хай» должна была поставить станок с числовым программным управлением (ЧПУ), а ее представитель – прибыть на Алтай, осуществить пусконаладочные работы и обучить персонал.

Однако, сроки поставки оборудования постоянно затягивались. В январе 2011 года оборудование все-таки поступило на предприятие, но китайские специалисты не спешили провести его запуск. Это произошло только в ноябре 2011 года. Все это время дорогостоящее оборудование попросту простаивало.

В ходе пусконаладочных работ выяснилось, что характеристики оборудования существенно отличаются от заявленных. На станке вообще отсутствовало ЧПУ. Кроме того, как показала проведенная экспертиза, китайский листоправильный станок невозможно использовать в технологической цепочке «Алтайвагона».

Предприятие обратилось в торговое представительство России в Харбине, а также Арбитражный суд Алтайского края, который направил специальный судебный запрос компании «Сы Хай» и передал иск «Алтайвагона». 16 апреля должно было состояться судебное слушание по делу, однако, из Министерства иностранных дел КНР не пришло подтверждение о вручении ответчику судебного определения о назначении заседания. Слушания назначены на 16 мая.

Факт

Тема непростых взаимоотношений и специфического ведения бизнеса с китайцами очень горячо обсуждается пользователями тематических форумов в сети Интернет. Случаи описываются очень разные. Один из самых известных бизнес-конфликтов произошел в 2011 году между компанией «Роснефть» и ChinaOil. Китайцы задним числом уценили 1,25 миллиона тонн нефти от российских партнеров. Контракт на поставки российской нефти был заключен в 2009 году с Китаем в обмен на 25 млрд. долларов кредитов для «Роснефти» и «Транснефти». Сразу после начала поставок в 2009 году у «Роснефти» возникли вопросы в отношении цены нефти. Переговоры не имели успеха, и к 2011 году китайская компания недоплатила российской стороне по некоторым подсчетам почти 40 млн. долларов.

Возвратить заплаченные средства будет достаточно не просто, считают в коллекторском агентстве, занимающемся возвратом долгов, в том числе и в Китае.

«70 % коммерческих сделок с китайцами заканчиваются обманом, примитивным «киданием» партнера. Китайцы с таким же упорством обманывают и «кидают» друг друга, но особенно любят обманывать иностранцев. В сделках с китайскими партнерами главное помнить: никакой предоплаты, все расчеты только по факту поставки товара», – предостерегают в агентстве.

Иван Анатольев

Механосборочный цех

Хорошее дело – бригадир

На участке монтажа буксового узла механосборочного цеха «Алтайвагона» появилась новая должность – бригадир. Конечно, это вовсе не ноу-хау, а хорошо забытое старое. Так зачем же, после столь долгого перерыва, когда вроде бы уже научились обходиться без еще одного промежуточного начальника, здесь вновь вернулись к такой производственной иерархии?

Идея

Участок монтажа буксового узла механосборочного цеха – один из самых сложных на предприятии.

Сборка узла производится вручную. И после того, как крышка узла будет завинчена, уже никто не сможет проверить, все ли в нем собрано правильно, все ли детали на месте, нужно ли количество смазки уложено.

Ошибки, допущенные при сборке буксового узла, выявляются только в процессе эксплуатации. Поэтому от каждого слесаря механосборочных работ требуется повышенное внимание, неравнодушие, ответственность.

Руководит участком мастер Алексей Лебедев, и естественно, он не может круглосуточно контролировать работу своего подразделения. Полгода назад ему в помощь были даны бригадиры.

– Бригадиры – это моя правая рука в смене. В мое отсутствие они отвечают за все, что происходит в смене. Поэтому бригадир не просто должен знать технологический процесс, но и не бояться принимать решения, управлять бригадой, – считает мастер монтажного участка.

отвечаю за исправность оборудования, инструментов, проверяю это в начале и в конце смены. Слежу за наличием комплектующих. В общем, работа несложная. В бригаде все построено на взаимном доверии и помощи. В ребятах своих не сомневаюсь, уверен в результатах нашей работы. Ухожу домой с легким сердцем.

Вячеслав Сапегин работает в монтажном отделении уже 14 лет. В его подчинении находятся четыре человека. Недавно пришли новые работники. Их обучение также на контроле бригадира.

– Хотя и знаком был с профессией, но здесь на участке имеется современное информационное оборудование, – рассказывает один из «новичков» Вячеслав Казанин, – работе с ним меня обучал Слава. По любому вопросу обращаюсь к нему, и не было случая, чтобы он сослался на занятость, не помог, не объяснил. Подвести такого бригадира нельзя.

Результат

Действительно, знать теорию – хорошо, но практику необходимо нарабатывать. Тем более, что на участке монтажа буксового узла реализуется по-



Вячеслав Сапегин, Игорь Прудов, Константин Мурашкин, Вячеслав Казанин (слева направо)

Воплощение

Всего на участке четыре бригады, которые возглавляют Вячеслав Сапегин, Александр Тырышкин, Сергей Нечаев и Василий Кистер.

– Кандидатуры на должность бригадиров выдвинули сами работники участка, – говорит начальник механосборочного цеха Сергей Михалев. – Все они и раньше являлись лидерами в коллективе, неформальными. Мнение руководства цеха и сотрудников участка о них как о наиболее квалифицированных работниках, обладающих организаторскими способностями, совпало.

– Как и все в бригаде, я также выполняю производственные операции, сегодня, например, напрессовываю внутренние кольца подшипников на ось – рассказывает бригадир слесарей механосборочных работ участка монтажа буксового узла Вячеслав Сапегин. – Чтобы «не замыливался глаз», мы ежемесячно переходим на другую рабочую позицию. А контролирую я уже сам процесс сборки. Также

этапная программа по развитию и реконструкции.

Появился автоматизированный информационно-измерительный комплекс, с помощью которого осуществляется подбор комплектующих, оптимально соответствующих друг другу по геометрическим параметрам.

В прошлом году участок перешел на прогрессивный способ холодной напрессовки внутренних колец подшипников на ось. Главная цель – повышение качества продукции. Важно, что мероприятия по улучшению качества продукции на «Алтайвагоне» включают не просто модернизацию производственных мощностей, но и методы рациональной организации труда.

– Анализ показал снижение количества случаев отцепок наших вагонов из-за грения буксового узла. Именно бригада, как форма организации трудового коллектива, позволила нам решать эту задачу, – резюмирует начальник службы управления качеством Алексей Записных.

Светлана Кошурова

Социальная политика

Условия труда

Большой ремонт

На пружинно-метизном участке КПП отремонтировано свыше 270 квадратных метров санитарно-бытовых и административных помещений.

Кузнечно-прессовый – горячий цех завода, а значит, условиям труда здесь требуется уделять особенное внимание. На протяжении многих лет на пружинно-метизном участке этого подразделения санитарно-бытовые помещения остро нуждались в ремонте. В этом году удалось заложить средства, а это свыше 1,8 млн. рублей, на приведение санузлов, душевых, лестничных площадок в соответствие с современными требованиями к подобным помещениям.

Отремонтированы санузлы, мужская душевая, комната приема пищи, рабочие кабинеты контролеров и технологов, лестничные клетки. Полностью обновлены все инженерные коммуникации: водопровод, канализация, отопление, электроснабжение помещений. Старые оконные рамы заменены на пластиковые.

Все работы проводились силами ремонтно-строительного участка. Еще предстоит решить вопрос с вентиляцией и оборудовать помещения необходимой мебелью. В ОКСе заверили, что работники участка встретят лето в комфортных условиях.

Встреча

Финансовая грамотность – что это?

Формированию разумного финансового поведения была посвящена встреча представителей банков, Пенсионного фонда и негосударственных пенсионных фондов, Алтайского жилищно-ипотечного кредитования, Ассоциация кредитных союзов Алтая с трудовым коллективом предприятия.

Мероприятие проходило в рамках проекта «Финансовая грамотность в регионах России», реализуемого Экспертной группой по финансовому просвещению при Федеральной службе по финансовым рынкам.

Наибольший интерес вызвал вопрос пенсионных накоплений. Речь шла о современной пенсионной системе и ее реформировании, которое предполагается начать с 2015 года.

Представители финансово-кредитных учреждений (Россельхозбанк, Алтайкапиталбанк, Алтайское жилищно-ипотечное кредитование, потребительские кооперативы) рассказали об услугах по кредитованию населения на различные нужды. В частности, можно получить ипотечный кредит «Переезд», предполагающий покупку жилья большей площади.

Совет ветеранов

Анатолий Иванович Свиридов, председатель Совета ветеранов ОАО «Алтайвагон», указом Президента ЗАО ХК «СДС» награжден медалью Почетный ветеран холдинговой компании.

Рабочий

С заводом Анатолия Ивановича связывает долгая трудовая биография. Он пришел сюда сразу после школы в полускатно-тележечный цех токарем. Молодому рабочему определили в наставники Степана Косилова. В цехе в то время работало поколение, которое ныне составляет историческую гордость завода. Это братья Филимоновы, Владимир Рязанов, Михаил Хворов. Все они, люди заслуженные, для молоденьких пацанов были примером. Без зазнайства, без усталости помогали осваивать токарное дело. Через год Анатолия Свиридова призвали в десантные войска. А в первый же вечер после демобилизации он, побыв дома несколько часов, пошел в цех. Тянуло в коллектив, который уже стал родным и близким. Все происходило в его жизни стремительно. Через неделю после демобилизации женился на девушке, с которой и знаком-то был ровно столько же, неделю. А вот живут с Галиной Матвеевной уже 43 года, воспитали двоих сыновей, радуются внукам.

Было время, сманили смекалистого парня на оборонный завод в краевую столицу. И этот опыт в дальнейшем весьма пригодился Анатолию Ивановичу, когда он вернулся на Алтайский вагоностроительный электромехаником в отдел автоматизированных систем управления производством.

Гигантский компьютер, который занимал площадь в 100 квадратных метров, обслуживало шестеро электромехаников и столько же электронщиков-программистов. Умная машина «Минск-32» производила все экономические и бухгалтерские расчеты. Работала она круглосуточно, с часовыми перерывами на техобслуживание.

Коллектив в отделе подобрался молодой, дружный. С особым чувством вспоминаются ветерану совместные поездки семьями на отдых, праздники-поздравления в дни рождения, свадьбы или по случаю прибавления в семьях.

Начальник

15 лет пролетели незаметно. Настали перестроечные времена, принесшие всеобщее стремление к демократии.

Признание заслуг

И в истории нашего завода наступило время перемен: начальниками становились на выборной основе. Так, Анатолий Иванович из начальника бюро попал в начальники производственного подразделения – цеха роликовых колесных пар. Попал и в течение двух лет практически дневал и ночевал на производстве.

– Я ведь ничего не понимал в работе цеха. Давний опыт рабочего только



имел. А тут люди и большое производство. Инженерно-технический состав относился ко мне скептически. Нужно было многому научиться, вникнуть во все особенности изготовления колесных пар, чтобы соответствовать и быть начальником не просто на бумаге, – вспоминает Анатолий Иванович.

Пригодился опыт работы на оборонном предприятии. Главное, что оттуда вынес наш герой, – во главе угла должно стоять качество. Порой ему приходилось и самому вставать к станку, чтобы показать, как нужно затачивать инструмент.

В 2006 году Анатолий Иванович возглавил производственно-диспетчерский отдел завода. С этого места работы он ушел на заслуженный отдых.

На протяжении всей трудовой биографии Анатолий Иванович активно участвовал в общественной жизни. В профкоме технических служб он отвечал за организацию и проведение соцсоревнований. Получить классное место в этом трудовом соревнова-

нии было очень почетно, кроме того коллективы получали существенные премиальные. Поэтому подведение ежемесячных и ежеквартальных итогов проходило жарко, эмоционально. Помимо экономических показателей работы подразделения учитывались и соблюдение техники безопасности, и рационализаторская активность, и культура производства, и дисциплина. Подобные соревнования хорошо стимулировали трудовые коллективы.

Председатель

В 2009 году Анатолий Иванович возглавил Совет ветеранов «Алтайвагона».

– Конечно, помощь материальную мы, может быть, не можем оказать большую. Но, вот такой пример. Как-то в самом начале своего председательства посетил бывшую работницу завода, отмечавшую 90-летие. Когда ей сказали, кто к ней пришел, она очень удивилась: «Неужели меня еще помнят на заводе?» и заплакала. Встречи с такими пожилыми ветеранами всегда проходят очень трогательно. И я понял, что главное в этом возрасте для человека – внимание, – рассуждает председатель Совета ветеранов.

Всех пенсионеров завода, а это 1850 человек, в Совете ветеранов знают в лицо. Территория Новоалтайска и пригорода разделена на участки. Старший участка курирует всех ветеранов, живущих на его территории: каковы жилищные условия, помогают ли дети, в чем нуждается пенсионер. В каждом сложном случае, при каждом обращении стараются помочь. И так из года в год: помогать людям, поддерживать их в скорбные минуты, дарить праздники, хлопотать за их благополучие.

... Пройден уже большой жизненный путь. И на каждом значимом его отрезке – как доказательство человеческого качества нашего героя: благодарственное письмо от командования воинской части родителям и на завод, звание почетный машиностроитель России за трудовую деятельность, звание почетный ветеран холдинга за общественную работу. Доказательство – и папка писем Совету ветеранов с благодарностью за помощь. И эта людская признательность – наверное, самый главный аргумент.