

Главная тема

Концерн вчера-сегодня-завтра:
интервью Альберта БАКОВА

Главная тема

Статья Владимира Лепина об итогах
работы Концерна в 1-ом полугодии
и планах на будущее

СМИ о нас

Рассказывают журналисты
из автопробега журнала
Cranes&Access Russia

Страницы истории

Каким будет
Музей истории трактора?

ТРАКТОРНЫЕ ЗАВОДЫ

КОРПОРАТИВНАЯ ГАЗЕТА КОНЦЕРНА «ТРАКТОРНЫЕ ЗАВОДЫ»

№ 8 (15), АВГУСТ 2010

ГЛАВНАЯ ТЕМА



НАША ПРОДУКТОВАЯ ЛИНЕЙКА (см. продолжение и список на стр. 2 и 3)

В ТЕХНОЛОГИЯХ МЫ НИКОМУ НЕ УСТУПАЕМ

Интервью первого вице-президента Концерна «Тракторные заводы» Альберта БАКОВА на телеканале РБК, в выпуске программы «Компании».

– Здравствуйте, в студии Мария Строева, сегодня мы говорим о Концерне «Тракторные заводы». Виктор Зубков предложил разработать программу господдержки и обмена старой сельхозтехники на новую. По словам Первого заместителя Председателя Правительства России, положительный опыт внедрения данного проекта в АВТОПРОМЕ дает основание полагать, что в аграрной отрасли она также станет эффективной мерой господдержки. При этом Концерн «Тракторные заводы» уже запустил собственную программу утилизации. Предполагается, что она охватит все регионы России и позволит предприятиям обменять пришедшие в негодность сельскохозяйственные и лесопромышленные машины. Сегодня у нас в студии первый вице-президент Концерна «Тракторные заводы»

Альберт Баков, здравствуйте!

– Здравствуйте, Мария.

– Вы умудрились опередить, я так понимаю, рынок с этим предложением.

– Ну, не совсем опередить. Дело в том, что, по опыту мирового, среди машиностроительных компаний, таких крупных, как CAT (Caterpillar), CNH, собственно говоря, большая доля прибыли приходится на лизинговые компании – те компании, которые осуществляют большую финансовую деятельность, лизинговую, чем само машиностроение. В этом смысле мы не просто перенимаем мировой опыт, но и пытаемся при помощи финансовых инструментов продвигать линейку своей продукции, но уже с новой и модернизированной номенклатурой. На данный момент нашей сбытовой компанией «Агромашхолдинг» запущено

несколько пилотных проектов. Суть их проста: мы даем тем, кто возвращает нам нашу технику, сертификат на 250 тысяч рублей, позволяющий приобрести новую технику. Предполагается, что дополнительная часть суммы должна выделяться самими субъектами федерации. Данное сотрудничество бизнеса и государства позволит разгрузить рынок от старой техники и обновить парки.

– Если подобная программа будет принята в государственном масштабе, это поможет или нет?

– Это будет способствовать преодолению тяжелых ближайших посткризисных последствий...

На самом деле участие государства в реализации подобных программ обязательно, и это не является самой эффективной мерой государственной поддержки.

Окончание на 2-й стр.

МЫ МОЖЕМ КОНКУРИРОВАТЬ С МИРОВЫМИ ГИГАНТАМИ

Кризис в российской экономике больно ударил по всем сегментам рынка, но в наибольшей степени его последствия были ощутимы для реальных секторов – и для машиностроения в том числе.

Теперь, когда окончание кризиса уже стало ощущаться как реальность, можно подвести итоги этого сложного периода, пройденного коллективами предприятий Концерна «Тракторные заводы», и взглянуть на его уроки в обозримой перспективе. Об этом рассказывает заместитель генерального директора по корпоративным финансам и экономике Концерна «Тракторные заводы» Владимир ЛЕПИН.

Сначала о 2009-ом годе. Кризисные явления, снижение экономической активности и, соответственно, платежеспособного спроса на инвестиционные продукты привели к значительному падению объемов продаж по гражданской продукции. Объем продаж Концерна снизился на 32% и составил 24,09 млрд руб., а с учетом зарубежных компаний – 29,55 млрд.

Снижение продаж было характерно для всей мировой машиностроительной отрасли. Уровень снижения российских машиностроительных компаний, по данным Центра макроэкономического анализа и краткосрочного прогнозирования, составил 28-38%, по зарубежным, таким как Caterpillar, CNH, AGCO, John Deere, в среднем около 31%.

Следствием падения продаж, даже с учетом предпринятых действий по анти-

кризисной программе сокращения расходов, стало значительное ухудшение финансовых показателей, убыток составил 6,2 млрд руб., а с учетом зарубежных компаний – 6,6 млрд руб.

В 1 полугодии 2010 года наметилась тенденция к увеличению объемов продаж в сегменте спецпродукции, запасных частей и OEM-компонентов. По промышленному и сельхозмашиностроению пока результативность хуже даже при наличии спроса, что связано с отсутствием собственных оборотных средств для исполнения заказов. Эта проблема будет снята с учетом получения стабилизационного кредита ВЭБ на пополнение оборотных средств.

2010 год планируем завершить с ростом выручки к уровню 2009 года в 1,6 раза (39 млрд рублей), что в первую очередь обусловлено достаточно большими

объемами реализации по продукции специального назначения: рост в 3,9 раза. Также надеемся на незначительный, но все-таки рост по гражданской продукции: примерно на 11%.

При выполнении данных условий будет достигнута положительная рентабельность по прибыли от продаж в размере 6 процентов. По результатам 2009 года, по российским предприятиям группы «Тракторные заводы» этот показатель был равен -7 проц. Рентабельность по чистой прибыли останется в отрицательной зоне -11 проц., что составит 4,3 млрд рублей. Ожидаемый показатель обусловлен, прежде всего, высоким уровнем задолженности за счет активно реализуемой нами инвестиционной программы и высоким уровнем ее обслуживания.

Окончание на 3-й стр.

ОТРАСЛЕВЫЕ НОВОСТИ

По данным Союза машиностроителей России, в январе–июне 2010 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года произошло снижение выпуска тракторов – на 28,3%, зерно- и кормоуборочных комбайнов – на 37,8%, прицепной сельскохозяйственной техники – на 13,2%, бульдозеров и трубоукладчиков – на 66,5%. Увеличилось производство автогрейдеров и экскаваторов в среднем в 2,3 раза, вырос выпуск машин для городского коммунального хозяйства в 1,5 раза. На прежнем уровне сохранилось производство подъемно-транспортной техники. Причиной столь резкого падения стало: сокращение спроса на внутреннем и внешнем рынках, снижение объемов госзаказа, урезание инвестиционных программ. Уменьшение ликвидности коснулось всей производственной цепочки, даже небольших бизнес-структур. Динамика отгрузки опережала производство, большая часть неотгруженной техники (61,6%) приходится на зерно-, кормоуборочные комбайны и прицепную сельскохозяйственную технику, на тракторы (19,5%).

15 июля 2010 года в Екатеринбурге, в рамках Международной выставки «Иннопром-2010», прошло заседание Общественного совета при Министерстве промышленности и торговли и Межкомиссионной рабочей группы (МРГ) Общественной палаты РФ по вопросам модернизации промышленности. Заседание прошло под председательством главы Общественного совета при Минпромторге, заместителя председателя Союза машиностроителей России Владимира Гутенева. Вице-президент Концерна «Тракторные заводы» Наталия Партасова предложила активнее сотрудничать с руководствами экономических ведомств регионов, чаще организовывать встречи для обмена опытом. По результатам совещания был подписан итоговый документ для дальнейшей работы Общественного совета при Минпромторге РФ.

Новым лидером Чувашского регионального отделения Союза машиностроителей России стал С. Щетников – исполнительный директор Промтрактора, одного из ведущих предприятий Концерна «Тракторные заводы». Сергей Щетников отметил, что последний кризис показал необходимость корректировки направленности действий руководства предприятий отрасли. «Площадку машиностроительного сообщества будем использовать для достижения этих целей», – заключил он.

НОВОСТИ КОНЦЕРНА

В рамках празднования Дня республики в Чувашии по приглашению руководства Концерна «Тракторные заводы» иностранные делегации посетили Промтрактор. Представителей дипломатического корпуса из Анголы, Намибии, Ирана интересовала производственная линия, выпускаемая предприятиями холдинга, возможные перспективы налаживания тесных деловых связей и регулярных поставок российской продукции на зарубежные рынки. Гости побывали на демонстрационном показе техники российской марки «ЧЕТРА» (трактор-шоу). Представители Анголы заинтересовались программой Концерна по формированию центров обучения операторов и механиков на базе технических колледжей. Иранская делегация выразила намерение форсировать продвижение российской техники у себя и предложила организовать встречу с деловыми кругами Ирана.

28.06.2010

Первые машины для уборки зерновых, сои и риса производства Красноярского завода комбайнов (КЗК) отправились в Приморский край. В этом году машины такого класса КЗК уже отгрузил в Ростовскую, Волгоградскую области. Увеличение финансирования производства позволяет заводу с каждым месяцем наращивать выпуск комбайнов. Меры государственной поддержки позволяют предприятию гасить все имеющиеся задолженности перед работниками завода и налоговыми органами. В докризисные годы хозяйства Приморья постоянно закупали красноярские комбайны, но позже переключились на машины китайского производства. Однако аграрии Дальнего Востока пришли к выводу, что китайские аналоги значительно уступают по качеству красноярским машинам.

02.07.2010

На Курганмашзаводе изготовлен опытный образец вездехода ТМ-130 с двигателем SISU мощностью 250 лошадиных сил. Его преимущество заключается в современной компактной конструкции, превосходящей по техническим показателям существующие аналоги. Опытный образец уже проходит испытания, которые должны подтвердить заявленную работоспособность машины в диапазоне температур от -40 до +40 градусов. По результатам будет составлено заключение о возможности использования новинки и основных параметрах, обеспечиваемых новым двигателем. При положительном решении модельный ряд вездеходов Курганмашзавода пополнится новинкой – ТМ-130 с двигателем SISU.

12.07.2010

Концерн подводит итоги работы в первом полугодии. Производственные показатели большинства наших предприятий сопоставимы с соответствующим периодом прошлого года. Уже можно говорить, что посткризисная оттепель, наступающая в машиностроении, приобретает вполне реальные очертания. Почти вдвое увеличил объем производства Курганмашзавод – это касается выпуска и гражданской продукции, и спецтехники, на 50% возросли плановые объемы производства на Зауральском кузнечно-литейном заводе из-за роста спроса на литейную и кузнечную продукцию. Положительная динамика роста у Волгоградской машиностроительной компании, Чебоксарского агрегатного и Владимирского моторно-тракторного заводов, Сервиса промышленных машин. Полностью погашена задолженность по зарплате на Онежском и Алтайском заводах. Предприятия Концерна не прекращали разработку инновационной техники с конкурентными характеристиками. Практически на каждом предприятии «Тракторных заводов» за прошедшие полгода были освоены новые виды продукции.

22.07.2010

ГЛАВНАЯ ТЕМА

МАШИНОСТРОИТЕЛИ ЖЕСТКО ДЕРЖАТ КУРС НА МОДЕРНИЗАЦИЮ

Абсолютно уверен, что важнейшим конкурентным преимуществом новой России должны стать знания, которых нет у других, интеллектуальное превосходство, умение создавать вещи, нужные людям.

Последний кризис показал необходимость корректировки экономических, финансовых моделей поведения бизнес-сообщества. Вектор перемен Президентом и Правительством России задан. Для нас сейчас особенно важны гибкость и адаптивность к новым технологиям, к меняющимся требованиям рынка. Машиностроители этот вызов уже приняли и жестко держат курс на модернизацию.

Михаил БОЛОТИН,
член Бюро Центрального совета Союза машиностроителей России,
президент Концерна «Тракторные заводы»

В ТЕХНОЛОГИЯХ МЫ НИКОМУ НЕ УСТУПАЕМ

Окончание. Начало на 1-й стр.

Эффективность программы напрямую зависит от развитости существующей системы рынка. А у нас очень плохо развиты финансовые, лизинговые услуги. Система работает плохо. Как производители мы вынуждены были сделать эти шаги и взять на себя определенные риски. Но это тоже не спасет ситуацию... Нужно создать жизнеспособную и доступную участникам рынка финансовую систему. Тогда не будет этих проблем. Бизнес сам справится с ними.

– 4 июня 2010 года. «Тракторные

У нас проблема в том, что есть ряд начатых крупных инвестпроектов по модернизации и освоению новых видов продукции, которые нужно все-навсего довести до конца. Кроме того, что мы получим деньги на оборотные средства и закроем долговую нагрузку, а также снимем ее с предприятий, мы, а это самое главное, доведем начатые проекты модернизации до конца. Без этого у отечественного машиностроения не будет будущего. Ради этого они и были начаты.

У нас в этом смысле очень понятная ситуация с Канашским вагоноремонт-



НАША ПРОДУКТОВАЯ ЛИНЕЙКА

1. Агромаш-315 ТГ, сельскохозяйственный трактор общего назначения;
2. Агромаш-Енисей КЗС 5000, самоходный зерноуборочный комбайн 5 класса;
3. ЧЕТРА ЭГП-230, гусеничный экскаватор;
4. Siilvatec форвардер;
5. Модернизированная боевая машина десанта БМД-4М;
6. Полувагон 12-1304-800x600;
7. ЧЕТРА МКСМ-400, контейнеровоз;
8. Агромаш 50 СШ, самоходное шасси;
9. Агромаш 60 ТК, универсально-пропашный трактор;
10. Агромаш 85 ТК, универсальный трактор;
11. Агромаш 90 ТГ, трактор гусеничный сельскохозяйственный;
12. АД 30, электроагрегат;
13. АД 100, электроагрегат;

14. Било БПК-10-68;
15. БМП-3М, модернизированная боевая машина пехоты;
16. ЧЕТРА ПМ ТМ-140, гусеничный вездеход;
17. ЧЕТРА ПМ ПТС-4012, телескопический погрузчик;
18. ЧЕТРА ПМ Т25 (Т-25.02), бульдозер;
19. ЧЕТРА ПМ Т35 (Т-35.02), бульдозер;
20. ЧЕТРА ТГ 122, кран-трубоукладчик;
21. ЧЕТРА ТГ 222, кран-трубоукладчик;
22. ЧЕТРА ТГ 302, кран-трубоукладчик;
23. Электрошок многозарядный стреляющий;
24. Гусеница К228-22-000;
25. Плита бронепанельная 3630.03.002А;
26. Гусеница 052301-22-000;
27. Гусеница с втулкой СВ35-22-000;
28. Харвестер КХ-451;
29. Агромаш КСК 11, самоходный кормоуборочный комбайн;
30. Агромаш-Енисей КЗС 4000, самоходный

- зерноуборочный комбайн 4 класса;
31. Бронезилет МБЖ с керамической броней (5 класс защиты по ГОСТ Р 50-744-95);
32. ЧЕТРА МКСМ-1400, контейнеровоз;
33. ЧЕТРА МКСМ-600, контейнеровоз;
34. Каток опорный 171-21-140;
35. Контейнеровоз 13-9781;
36. Молоток 250 - 80К;
37. Трактор Онежец-310;
38. ЧЕТРА ТГ 511, трубоукладчик;
39. Шлем из высокопрочной броневой стали;
40. Двигатель SISU 33;
41. Двигатель SISU 44;
42. Двигатель SISU 66;
43. Двигатель SISU 84;
44. Двигатель SISU 74;
45. Самоходная противотанковая пушка 2С25 «Спрут»;
46. Тележка 18-98-36;
47. Тормозной барабан 3302 – 3502070.

заводы» нужно вывести в нормальное рабочее состояние, – сказал представитель ВЭБа Владимир Дмитриев в интервью «Ведомостям». – У Концерна огромные долговые нагрузки, которые надо реструктурировать, сами активы требуют модернизации». Понятно, что сегодня такая сделка РЕПО с ВЭБом предполагается. И это нормально, потому что большая компания, большой долг, но, тем не менее, насколько сегодня это сдерживает вот эту самую модернизацию и насколько она нужна?

– Мне, честно говоря, трудно комментировать слова Владимира Александровича. Поэтому хочу сказать следующее: у нас из всего объема финансовой нагрузки, которая существует на всю машиностроительную группу, около 80 процентов от всей суммы ушло на модернизацию. Собственно говоря, мы модернизированы практически полностью.

нашим заводом, где мы построили современное производство на 6 тысяч вагонов в год. И пока мы его не запустим, проект стоимостью шесть миллиардов рублей будет лежать мертвым грузом и требовать от нас платежей. Чтобы запустить, нужно совсем немного, чтобы довести этот уникальный и нужный стране проект до конца. Сейчас идет завершающий этап монтажных работ. Мы уверены, что в ближайшее время завод будет работать на полную мощность.

То, что «Тракторные заводы» модернизированы, это реальный факт. И я не думаю, что на текущий момент мы кому-то уступаем по технологиям.

Настолько у нас в Концерне было ощущение нехватки технологий, отсталости, что иногда мы совершали поступки, которые американцы называют overkill (перегиб, излишество. – ред.), покупая даже то оборудование, которое превосходит наши потребности. На сегодняшний день «Тракторные заводы» технологически настолько вооружены, что можем делать любую продукцию, которая сегодня необходима.

– У вас и спектр велик.

– И спектр велик, но при этом, я хочу сказать, именно технологически мы готовы ко всему. Сегодня нам нужно решить другую проблему – и это новый этап в развитии нашего Концерна – борьба именно за рынки. Сейчас самое главное – рынки сбыта. Технологически мы производить продукцию научились, теперь надо научиться продавать. К сожалению, пока рынок стоит. Падение 30-35% и у нас, и у Caterpillar, и у Honda, и у Komatsu.

Зато есть спрос на запчасти. Наш агрегатный завод загружен на все 100%. О чем это говорит? О том, что компоненты и запчасти люди покупают, т.е. больше стало ремонтов. И это логично.

При этом все-таки ожидаемый рост – где-то в полтора раза, до 39 млрд рублей продаж. Стал оживать рынок в Индии, в Сирии... В этих странах он быстрее оживает, именно начиная с тяжелых машин. Прежде всего бульдозерно-рыхлительной техники и трубоукладчиков. Наверное все-таки сейчас ситуация сдвигаться будет и в России.

Недавно у нас была достаточно большая делегация из Газпрома, которая с удивлением рассматривала

наши машины. Интересная сложилась ситуация. Дело в том, что наши машины лучше знают за рубежом, чем у нас в России. Существует стереотип: что сделано в России, это плохо. Но все течет и все меняется. Пора ломать эти стереотипы. И прежде всего внутри нашей страны. Для нас задача №1 – это закрепить в собственном рынке устойчивое лидирующее положение.

– Скажите, как решается вопрос по привлечению молодых кадров?

– У нас проблема не в том, что молодежь не хочет идти, иногда их просто физически нет, они не родились. Например, мы сейчас в Канаше эту проблему решаем с трудом. Это один из наших самых больших проектов. Новому заводу нужно порядка 400 сварщиков. А их физически нет. Нет специалистов этой профессии. И это уже следствие существующей проблемы в системе образования...

– Спасибо вам огромное за интервью.

МЫ СУМЕЛИ!

Я же говорил всем, что мы выстоим этот кризис, если навалимся сообща! Вместе мы – сила!

И теперь, когда мы, несмотря на долгие простои и финансовый голод, сковавший наши заводы, продолжали разрабатывать новую продукцию и модернизировать лучшие образцы нашей техники, готовы предложить своим потребителям самую широкую линейку инновационной и конкурентоспособной продукции, сделанной в России! Сделанную нашими руками, товарищи!

Братцы, мы сумели победить кризис! Это очень серьезная победа. Дело теперь за малым. Нужно обеспечить качество созданной продукции! Сделаем наши заводы могучими и богатыми. Во благо наших семей, Концерна и всей Матушки России!

ГРИГОРИЧ,
народный корреспондент

МЫ МОЖЕМ КОНКУРИРОВАТЬ С МИРОВЫМИ ГИГАНТАМИ

Окончание. Начало на 1-й стр.

Кризис заставил искать новые подходы и решения

Кризис послужил дополнительным катализатором для ускорения оптимизационных программ тотального сокращения затрат с целью повышения жизнеспособности предприятий и конкурентоспособности выпускаемой ими продукции.

Имея вынужденную паузу, связанную с падением платежеспособного спроса на инвестиционный товар, Концерн в ускоренном темпе смог завершить проекты по реинжинирингу производственных процессов, убрав неэффективные участ-

мощностей для производства техники и ключевых ее компонентов с использованием передовых импортных технологий.

В-третьих, сократить затраты за счет реинжиниринга производственных процессов для сокращения цикла с учетом узловой и технологической специализации бизнес-единиц, вывести избыточные площади (здания, земельные участки), внедрить современные системы и стандарты управления.

В-четвертых, развить сервисные сети, обеспечивающие быстрое реагирование на запросы потребителя и высокий уровень обслуживания сложной техники.

В-пятых, реализовать программы,



ки производства, генерирующие убытки. Данные участки были переориентированы в рамках программы по узловой и технологической специализации производственных площадок на обеспечение устойчивого качества продукции и необходимости для развития рентабельность производства.

Реинжиниринг производственных процессов позволил высвободить для альтернативного использования более 200 тыс. кв. м площадей, 4 тыс. единиц устаревшего оборудования, избавиться от непроизводительных расходов, обеспечить оптимальность площадей, мощностей и инфраструктуры, существенно повысить производительность труда. Достигнутый эффект от реализации оптимизационных программ и антикризисных действий превысил 2,5 млрд рублей.

Стратегия развития Концерна до 2016 года согласована с Правительством РФ, профильными министерствами. Основная цель этой Программы – к моменту окончания кризисных явлений в экономике и оживлению рынка прийти с полной линейкой конкурентоспособных продуктов и масштабом производства, достаточным для решения государственных задач: удовлетворение национальных потребностей России и поставка выпускаемой техники на экспорт.

Что нам необходимо для достижения поставленной цели?

Во-первых, продолжить процесс разработки новых инновационных видов российской техники с конкурентными эксплуатационными свойствами и издержками, повышающими эффективность отраслей-потребителей для импортозамещения и поставки на экспорт в промышленном, лесном, сельскохозяйственном, коммунальном и транспортном машиностроении.

Во-вторых, максимально ускорить освоение производства новых видов техники с техническим перевооружением

позволяющие осуществить меры по формированию нового промышленного потенциала, модернизацию, инновации, повышение качества человеческого капитала в определяющей развитие страны отрасли – машиностроении. Соответственно, разработанная и реализуемая нами программа должна обеспечить уже к 2015 году выполнение целевых параметров Концепции развития России до 2020 г.

Инвестпрограмма на текущий год

Предполагаемая к реализации в 2010 году инвестиционная программа Концерна «Тракторные заводы» составит 3,48 млрд рублей. Прежде всего она направлена на завершение проектов с высокой степенью готовности. На инвестирование в НИОКР уйдет 0,7 млрд рублей, на разработку новых продуктов производства, а также на выполнение обязательств по приобретенному в предыдущие годы технологическому оборудованию, так называемые лизинговые платежи, уйдет 0,9 млрд рублей.

В ходе реализации программ по обновлению модельного ряда Концерна планируется достижение доли новой и модернизированной продукции в общем объеме производства по промышленному направлению до 78 проц. и до 63 проц. по сельскохозяйственному направлению.

В 2010 году планируется начать строительство в Индии, штат Махараштра, г. Индапур, корпуса сборочного производства мощностью 283 единиц в год промышленных тракторов и трубоукладчиков на основе поставляемых из России тракторных комплектов. Общая сумма инвестиционных вложений по проекту составляет 215 млн рублей. Создание производства направлено на усиление позиций «Тракторных заводов» на рынках Индии и стран Юго-Восточной Азии, а также повышение конкурентоспособности выпускаемой продукции и увеличение объема продаж.

Расширение географии присутствия нашей продукции

За последние 3 года объем экспорта гражданской продукции, выпускаемой предприятиями нашего холдинга, увеличился в 3 раза. Были осуществлены поставки более чем в 40 стран мира. Это, прежде всего, страны СНГ и ближнего зарубежья, а также страны дальнего зарубежья: Австралия, Афганистан, Индия, ОАЭ, Кувейт, Южная Корея, Индонезия, Малайзия и др. Новые рынки, которые мы освоили, – это Нигерия, ЮАР, Ангола, Аргентина, Бразилия и Чили.

Мы осваиваем новые ниши

Мы планомерно осваиваем новые ниши рынка. Хорошим примером может послужить одно из наших бизнес-направлений – грузовое вагоностроение.

В этом году на международной выставке электрического оборудования, электротехники и энергосберегающих технологий «ЭЛЕКТРО-2010» мы впервые представили наши дизельные электростанции производства Алтайского моторного завода. По сравнению с бензиновыми генераторами, дизельные электростанции являются более надежными и стабильными источниками энергии. Их моторесурс минимум в 5 раз превышает ресурс бензиновых двигателей. Несомненным преимуществом этих станций является топливо, отличающееся пожаробезопасностью и низкой стоимостью.

Как мы оцениваем свою долю рынка?

Сегодня на российском рынке промышленной и сельскохозяйственной техники присутствуют все мировые лидеры: Caterpillar, Komatsu, Hitachi, Claas, CNH, John Deere и многие другие. Помимо них в большом количестве присутствуют производители из стран азиатского и тихоокеанского региона. Нам нелегко конкурировать с высокотехнологичными мировыми производителями, но мы устойчиво сохраняем лидерские позиции в некоторых сегментах. Например, мы держим №1 по гусеничным тракторам и лесным машинам, а также по ремонту грузовых вагонов; №2 по бульдозерам и трубоукладчикам, по погрузчикам с бортовым поворотом (МКСМ), по зерноуборочным комбайнам и поставкам запчастей для ж/д.

Резюме

Стратегия развития нашего холдинга заточена на создание мощного интегратора научно-технических, производственно-технологических и финансовых ресурсов в машиностроении. На сегодняшний день предприятия «Тракторных заводов» обладают достаточными базовыми технологическими компетенциями, чтобы обеспечить всю цепочку жизненного цикла выпускаемой ими техники. Для этого, помимо производственных площадок в 9-ти субъектах Российской Федерации и за рубежом, у нас есть свои конструкторские бюро, специализированные торговые и сервисные компании.

Мы для себя поставили амбициозную цель, от которой ни при каких обстоятельствах не собираемся отказываться, – стать международным игроком, способным конкурировать с такими мировыми full-liners, как Caterpillar, Comatsu и CNH.

И мы это сможем.

На территории города Прохладный – административного центра Кабардино-Балкарии – предполагается осуществить ряд инвестиционных проектов. Здесь будут работать опытные консультанты (Концерн «Тракторные заводы» – ред.), которые не только помогут правильно подобрать нужную технику, но и дадут практические советы по эксплуатации, техническому обслуживанию.

KavkazWeb.net, 23.06.2010

Концерн «Тракторные заводы» в тестовом режиме запустил в эксплуатацию высокотехнологичное производство по выпуску грузовых вагонов нового поколения. Технологическая идея и производственная концепция нового производства разработана и предоставлена российской стороне японской компанией Nippon Sharyo. Проект осуществляется на специализированном вагоностроительном предприятии ЗАО «Промтрактор-Вагон». Новое производство действует по принципу «единичный поток»: при использовании одного сборочного конвейера за счет быстрой перенастройки появляется возможность выпуска широкой номенклатуры вагонов с минимальным использованием производственных площадей.

Прайм-Тасс – Бизнес-лента, 29.06.2010

Обладателем сертификатов на приобретение инновационных машин производства предприятий «Тракторных заводов» стало ЗАО «Новоенисейский ЛХК». Оно планирует приобрести по программе утилизации 6 трелевочных тракторов и харвестер лучшего мирового производителя лесозаготовительных машин датской компании Silvatec Skovmaskiner A/S, с 2006 года вошедшей в состав машиностроительной группы «Тракторных заводов». Планируется, что краевые власти возместят Новоенисейскому ЛХК часть затрат в виде субсидии на приобретение новой техники в размере не меньше скидки, предоставленной Концерном «Тракторные заводы». По мнению исполнительного директора Агротеххолдинга Андрея Вольфа, «этот пример ярко показывает, насколько тесно могут переплетаться интересы государства, бизнеса и общества. В результате выгоду получают производители машин, их покупатели, администрация края и регион в целом».

Wood.ru, 02.07.2010

На фоне падения объемов производства и неспособности аграриев закупать новую технику машиностроительные компании идут на беспрецедентные шаги в попытках реализовать свою новую технику. Концерн «Тракторные заводы» по собственной инициативе запустил программу, которая направлена на обновление парка агропромышленного комплекса России, поддержание спроса на модернизированную и совершенно новую отечественную продукцию. Из-за падения объемов производства предприятия часто не в состоянии вовремя выдавать зарплату и поэтому вынуждены идти на любые меры, чтобы поддержать спрос, а значит, и производство. Это понимают и сами сотрудники, и часто готовы пойти на уступки руководству предприятий, потерпеть, чтобы сохранить предприятие и свое рабочее место. Благодаря такому пониманию рабочих большинство предприятий отрасли еще стоит на ногах, несмотря на самые, пожалуй, тяжелые обстоятельства за много лет.

RosInvest.Com, 06.07.2010

Между Центром занятости г. Чебоксары и ОАО «Промтрактор» заключен договор о создании на предприятии специальных рабочих мест для трудоустройства инвалидов с заболеваниями органов зрения и слуха, опорно-двигательного аппарата и выделении денежных средств на приобретение и установку специального оборудования.

Чувашская Республика – официальный портал, 17.07.2010

ВЕЛИКИЕ «НЕВИДИМКИ»

Без малого 35 лет назад с конвейера одного из наших лучших предприятий – Промтрактора – сошло первое детище – промышленный трактор Т-330. Конструкторы обычно люди скромные и не публичные. Но эти «невидимки» – гордость наших предприятий, наряду с инженерами, специалистами, рабочими. Если реки начинаются с истоков, то машиностроение с конструкторской мысли.



ЗАХАРОВ Виктор Степанович
(1935-2007)

Выпускник МВТУ им. Баумана. В 1973 г. возглавил бюро гидравлики ОГК ЧЗПТ. С успехом решал задачи по совершенствованию узлов гидравлики Т-330, был одним из инициаторов первых самостоятельных разработок: трубоукладочной модификации – ТТ-330 и гусеничного погрузчика. Весной 1977 г. он назначается заместителем главного конструктора по новому проектированию и возглавляет службу модификаций. Создается Т-500, ставший переходной моделью от Т-330 к новому семейству тракторов. Воспитал большую группу квалифицированных конструкторов, составляющих сейчас костяк ГСКБ. Созданный при его участии коллектив с успехом разрабатывает новые и совершенствует серийно выпускаемые модели тракторов, не уступающих мировым образцам.

В 60-х годах прошлого века с ростом добычи в СССР полезных ископаемых остро встал вопрос создания отечественных тракторов промышленного назначения. В августе 1966 года правительство принимает решение о строительстве нового завода в г. Чебоксары. У будущего гиганта отечественного машиностроения уже был свой конкурент – Челябинский тракторный завод с наработанным авторитетом, заслугами. Конкуренция, ам-

биции, желание стать первым были и в те «плановые» годы. Чебоксарам предстояло доказать свое «право на жизнь».

В августе 1972 года, через 7 месяцев после начала строительства Чебоксарского завода промышленных тракторов (ЧЗПТ), состоялось назначение первого главного конструктора завода. С этого события началась история ОГК-ГСКБ.

Люди, пришедшие в начале 70-х на предприятие, и зрелые специалисты с других заводов, и выпускники вузов еще не представляли себе, какая сложная работа им предстоит.

Первый главный конструктор Владимир Емельяненко стал идеологом концепции и принципов компоновки семейства новых тракторов, разработчиком их основных узлов. Его энергичная деятельность позволила к началу 1973 года сформировать ядро будущего конструкторского бюро. Молодые специалисты Волгоградского, Горьковского, Тольяттинского, Ленинградского политехнических институтов стали первыми «золотыми кадрами»

для будущего гиганта отечественной промышленности. Творческая молодежь хотела самостоятельности и параллельно с главным конкурентом начала свои разработки по приведению новой модели промышленного трактора Т-330 к технологическим требованиям того времени. Дела с испытаниями и доработкой конструкции проходили очень сложно. По замечаниям и отказам отработывалась документация, изготавливались новые образцы для последующих испытаний. Чебоксарские конструкторы доказали право иметь собственное мнение, пусть и отличающееся от убеждений их более авторитетных коллег.

Чебоксарцам очень хотелось сделать «свой» трактор. На этом сосредоточились все усилия коллектива, который сложился из специалистов с различных уголков тогда еще Советского Союза. Давалось все трудно, но выручал энтузиазм горячих, дерзких в своих решениях молодых конструкторов. Осенью 1975 года первый «чебоксарский» трактор Т-330 был собран. Этот день считается днем рож-

МЕДВЕДСКИЙ Игорь Александрович
(1932-1997)

Выпускник Ульяновского сельхозинститута. В 1973 году Медведский приглашен на ЧЗПТ заместителем главного конструктора по экспериментальной работе. Создал экспериментальный корпус. Благодаря стараниям Медведского были оснащены испытательные боксы и лаборатории, приобретено современнейшее на то время стендовое оборудование, действующее по сей день.

дения промышленного гиганта, началом становления негласной столицы российского машиностроения. В процессе доводки трактора «до ума» специалисты использовали новые марки металлов, специальные виды проката. В результате чебоксарские Т-330 нашли признание у потребителя.

Жизнь идет своим чередом. Изменилось и само предприятие. Теперь ГСКБ когда-то Чебоксарского тракторного – уже самостоятельная структура со своими новыми установками и ориентирами. Безусловным остался главный принцип, заложенный в далеких 70-х – работать, искать и... Нет неразрешимых проблем!

Всеволод СИНИЦЫН

На снимке: с трактора Т-330 начиналась история негласной столицы отечественного тракторостроения. Фото из архива

КУЗНЕЦОВ Игорь Иванович
(1937-1997)

Начальник отдела технических расчетов и САПР ГСКБ по тяжелым промышленным тракторам ОАО «Промтрактор». Выпускник Челябинского политеха. В 1973 году переехал в Чебоксары на строящийся ЧЗПТ, 20 лет проработал начальником отдела расчетов ГСКБ «Промтрактор». Создал коллектив, провел большой объем работ по созданию методик расчетов и подбору расчетных режимов для всех сложнейших узлов промтракторов. Если в решении стояла запись: «Годится. И. Кузнецов», значит, работоспособность узла была гарантирована.

КОРПОРАТИВНЫЙ ДУХ

Исполнительный директор Промтрактора Сергей Щетников максимально поднял планку мероприятия, пригласив на стадион всех руководителей подразделений, и задал тон соревнованиям: «Я сейчас разговаривал с Иваном Ивановичем Долгушиным, зачинателем эстафеты. Он сказал мне, что уже тридцать три года тракторостроители выходят на эстафету – и в дождь, и в жару. Успехи в спорте помогают в жизни, в работе. Поэтому пусть победит сильнейший!».

Первым состоялся забег семейных троек (мама, папа и ребенок). Здесь уверенно лидировала семья Носковых из Промтрактора-Промлита. В стартах ветеранов приняла участие олимпийская чемпионка по марафонскому бегу Валентина Егорова.

Среди женских команд привычно лидировал Промтрактор-Промлит, среди мужских и смешанных литейщики также одержали победу. На это исполнительный директор шутиливо заметил: «Вы работать-то успеваете?». Во второй группе переходящий кубок достался команде службы логистики во главе с молодым руководителем Андреем Васильевым и

ПРОМТРАКТОР ВЫШЕЛ НА СТАРТ

Традиционная легкоатлетическая эстафета тракторостроителей, посвященная дню рождения профсоюзной организации одного из ведущих предприятий Концерна «Тракторные заводы» – Промтрактора, прошла при 35 градусах по Цельсию. Эстафета вывела на беговую дорожку городского стадиона 290 спортсменов-тракторостроителей и столько же болельщиков.

председателем профкома Еленой Петровой.

Призов было много. Неоспоримое лидерство в конкурсе болельщиков захватила команда сборочного завода. Знаменитые вузовцы ревели над стадионом, на трибунах пестрели транспаранты «Контролёр, рабочий, босс. Выходи скорей на кросс!», «Знай, что сборочный завод – самый лучший из заводов! Здесь работает народ – самый лучший из народов!», «Эстафете тридцать три! Но на возраст не смотри!».

Вручая призы и поздравляя победителей, Сергей Щетников подчеркнул: «Настоящий руководитель всегда находится в гуще событий, в том числе и спортивных». И назвал поименно тех, кто поддерживал свои команды с трибу-

ны, и тех, кто вышел на беговую дорожку, и тех, кто не захотел прийти на стадион.

Самый массовый спортивный праздник предприятия завершила председатель профкома Промтрактора Валентина Рыбкина: «Надеемся, что свои положительные эмоции вы передадите другим работникам, и на следующие старты за зарядом бодрости придет еще больше заводчан. И нашу эстафету примут другие предприятия Концерна «Тракторные заводы!».

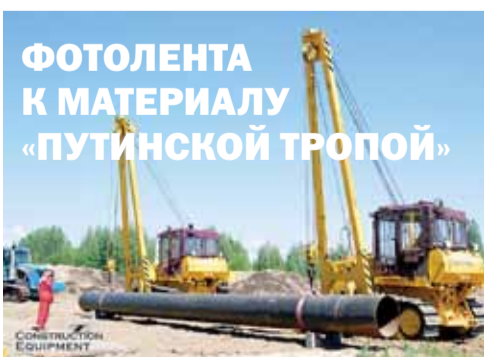
Ольга ИЛЬИНА

На снимке: эстафетную палочку лучшей спортсменке Промтрактора Светлане Матвеевой передает директор по логистике Андрей Васильев. Фото Николая СЕРГЕЕВА



СМИ О НАС

ФОТОЛЕНТА К МАТЕРИАЛУ «ПУТИНСКОЙ ТРОПОЙ»





RELOAD ПО ПОЛНОЙ

«А куда можно устроиться к вам на завод? Готов на любую специальность, – обратился загорелый молодой человек к сотруднице отдела кадров. – Вот вернулся из Москвы, уже второй раз на стройке с деньгами кинули. Надоело... Так кем, говорите, возьмете?.. Слышал, здесь теперь без простоев работают и, главное, зарплату вовремя дают. Уже хорошо. Формовщиком, говорите?.. Согласен и формовщиком!». Через несколько минут он уже направился знакомиться с местом будущей работы.

Сегодня Чебоксарский агрегатный завод поставил жирную точку на еще недавних простоях сразу в нескольких производствах, случившихся почти каждый месяц. Теперь с заказами бы справиться вовремя. «Отдохнули и хватит, настала пора работать много, качественно и производительно, – сказал согласившийся на короткую встречу исполнительный директор предприятия Сергей Ермаков. – На ближайший квартал план производства уже подписан. Загрузка такая, что позволит пройти точку безубыточности, до которой многим отечественным предприятиям нужно еще долго идти. А у нас она уже четко просматривается, до нее несколько месяцев работы».

Заводчане настраиваются на напряженный рабочий график. Сегодня необходимо нарастить материальную составляющую: изготовить и продать продукцию, купить материалы, снова изготовить и продать, а еще выплатить зарплату, заплатить за электроэнергию и снова продать, заплатить и уже купить материалы для производства осваиваемой в настоящее время продукции. Основные заказчики у ЧАЗа – «Российские железные дороги»,

группа компаний «ГАЗ», ОАО «НЗТА» и своя собственная концерновская торговая компания «ЧЕТРА – Комплектующие и запасные части», реализующая всю промышленную группу продукции по внешней и внутренней кооперации. В заказах также экскаваторные заводы России, для которых производятся катки и гусеницы. Для давнего своего потребителя – итальянской компании ALPEM – завод будет производить новую номенклатуру звеньев, идущих на конвейеры Caterpillar.

Только для ГАЗа, «Урала» и Ногинского завода топливной арматуры осваивается более 60 наименований точных стальных отливок. В этом году также завершается освоение и по внутренней кооперации, в том числе на новую технику продуктовой линейки «Тракторных заводов», а это свыше 50-ти наименований узлов, деталей и заготовок. Нагрузка по освоению новой продукции ложится на все производственные подразделения, а отдел подготовки производства на заводе буквально днюет и ночует.

Такому reloading (ред. – reload с англ. означает «перезагружать») ЧАЗа после бесконечных простоев во время

кризиса можно только позавидовать. Как заявил Сергей Ермаков: «На особо важных производственных участках будут организованы работы по выходным дням. Обратного хода идущему сегодня поступательному движению уже нет!».

Большая часть опрошенных работников видит в загрузке только позитив: будем работать как в хорошие времена, зарплата станет больше, и даже успеют прирасти отпускные. Выход предприятия в недалеком будущем на режим прибыльности, пусть и в условиях напряженного графика, справедливо и не без оснований ассоциируется у них с собственной финансовой стабильностью и защищенностью. Для выполнения задачи открыт прием на все рабочие специальности от металлургического до механосборочного производств. Так что ждем всех, кто хочет работать и зарабатывать! На ЧАЗе загрузка и перезагрузка производства идет по полной программе.

Ольга ИЛЬИНА

На снимке: заливка металла в формы.
Фото Петра НИКОЛАЕВА

СМИ О НАС

ПУТИНСКОЙ ТРОПОЙ

7 июля на одном из высокотехнологичных предприятий не только нашего холдинга, но и всего отечественного тракторостроения – ОАО «Промтрактор» – в рамках очередного автопробега по машиностроительным предприятиям Поволжья и Урала побывали главный редактор международного специализированного журнала Cranes&Access Russia Андрей Ситников и генеральный директор ООО «СТР Медиа» Андрей Клиначев.

Цель проекта проста и заслуживает глубокого уважения – своими глазами увидеть и рассказать о том, как развиваются предприятия машиностроительной отрасли.

И вот какими нас увидело независимое и цепкое журналистское око.

Предчувствия его не обманули. В Чебоксарах мы увидели такое, чего не видели еще нигде. Завод «Промтрактор» – самое крупное и самое современное предприятие из тех, что нам удалось посетить не только в этом путешествии, но и во всех предыдущих. До кризиса здесь работало 7 тыс. человек, сейчас 3,5 тыс. А по чистоте с ним может сравниться разве что завод Volvo в Калуге. Но там нет такого масштаба производства, хотя в Калуге только сборка, а здесь практически полный цикл. Если что-то и не производится на Промтракторе, то это делают на одном из многочисленных предприятий Концерна «Тракторные заводы». Впрочем, Промтрактор не чурается использовать высокотехнологические комплектующие,

которые пока в России не производятся, например, двигатели Cummins, которые устанавливаются на некоторые модели тракторов и бульдозеров.

Принимали нас на высшем уровне. Сначала короткая, но содержательная беседа с исполнительным директором Сергеем Щетниковым. 40-летний менеджер новой формации (заметьте, москвич) возглавил завод в августе прошлого года. Первое впечатление – не могут такие люди управлять крупными машиностроительными предприятиями, такие на биржах играют или в банках сидят по кабинетам. Но нет, вот, пожалуй, живой пример: мыслит стратегически, говорит как университетский преподаватель и в то же время неформально эмоционален и заразительно энергичен. Он признал-

ся, что не спец в технике и технологиях, от него этого и не требуется, его задача – построить эффективную, экономически обоснованную систему работы предприятия, создать условия для производства самой современной техники.

Изложив свою концепцию управления заводом (о которой мы обязательно расскажем позже), Сергей Щетников, а также технический директор Вячеслав Чернышев повели нас «Путинской тропой», по которой в январе прошел премьер.

Трудно описать словами масштаб предприятия: первый корпус никак не хотел помещаться в кадр. Одна из «фишек» завода, как говорит исполнительный директор, – создание рабочих постов, которые позволяют одному человеку работать на нескольких станках одновременно. И мы убедились, что это реально. Идем дальше и осматриваем один участок за другим.

Культурный шок вызвало использование автокаров, управляемых компьютером. По цеху в свободном полете абсолютно без участия человека перемещаются оранжевые машинки (DEMAG), которые доставляют детали с одного производственного участка на другой. Осталось проверить на себе систему безопасности такой машины. Мысленно попрощавшись с ногой, я встал на ее пути. Едва коснувшись меня, машина встала как вкопанная.

Впереди был еще сюрприз. На Промтракторе установлено 28 японских металлообрабатывающих станков MAZAK, точность работы которых для завода, который выпускает тракторы, дорожную и спецтехнику, поразитель-

ная – 2 микрона. Один из этих станков в автоматическом режиме проводит до 150 операций. Нам показали технологическую линию той же компании стоимостью в один миллион евро. Побывали мы и в экспериментальном цехе, где работают над первым телескопическим погрузчиком Промтрактора, производство которого может начаться примерно через год.

Ну а теперь самое интересное. Специально для нас был организован показ техники на заводском полигоне. Трубоукладчики, бульдозеры, фронтальные погрузчики под бодрую музыку демонстрировали свои основные возможности, а также то, что они умеют делать в свободное время – играть в мяч, подавать людям воду в фужерах, аккуратно разбивать яйца. Как всегда, мы загнали наш «Туарег» в самое что ни на есть непроходимое место, предназначенное только для гусеничной техники, и, естественно, застряли. Попытка вытолкнуть машину руками не увенчалась успехом, металлический трос (made in China) лопнул, и только нормальная капроновая стропа, усиленная трактором, позволила снять машину с горы.

И на закуску, по старой доброй традиции идем в столовую, в которой обедают все работники предприятия, включая топ-менеджеров. И опять все было натуральное, вкусное и фантастически дешевое – 56 рублей за полноценный обед из трех блюд. Все в Чебоксары!

08.07.2010
cerussia.ru
Фото авторов





БАЛ ТЕХНОЛОГИЙ В ЖУКОВСКОМ

Международный форум «Технологии в машиностроении-2010» в подмосковном Жуковском уже окрестили «наземным МАКСОМ», намекая на размах мероприятия, способного соперничать со ставшим уже популярным авиашоу. Органично слились выставка, деловые переговоры и красочная демонстрация российских гражданских и боевых машин. «Тракторные заводы» представили специалистам и посетителям выставки целый ряд неожиданных сюрпризов.

Порхать как бабочка, жалить как пчела...

Легкость и грацию демонстрировали грозные БМП-3М и БМД-4М знаменитого Курганмашзавода – производственной единицы дивизиона военной техники нашего холдинга. Машины с легкостью форсировали водные преграды, прыгали с трамплина, взбирались на крутые горки.

Интрига состояла в следующем: специалисты «Тракторных заводов» на 80 процентов унифицировали современную боевую машину Воздушно-десантных войск БМД-4 с боевой машиной пехоты Сухопутных войск БМП-3. С мощным двигателем от БМП-3 новая машина

десанта стала способной воплотить тактическую схему, придуманную великим американским боксером, многократным чемпионом мира в тяжелом весе Мохаммедом Али: «Порхать как бабочка, жалить как пчела».

Инновации коснулись и БМП-3М. Изменения были внесены в прицельную систему ставшей уже легендарной машины, состоящей кроме России на вооружении ОАЭ, Кипра, Кувейта и Южной Кореи.

Примечателен еще один факт: стенд Курганмашзавода посетили специалисты стран с развитой оборонной промышленностью (Франция, Германия) и представители стран, активно закупаящих военную технику (Индия, Египет). И те, и другие очень внимательно рассматривали российские технические новинки. Первые – потому что всегда считали нас своими основными конкурентами, а вторые – потому что наша продукция всегда была востребована для их рынка.

Высокотехнологичные средства защиты

Научно-исследовательский институт стали (НИИ стали), в этом году вошедший в состав машиностроительного холдинга «Концерн «Тракторные заводы», продемонстрировал на выставке свои высокотехнологичные разработки для локального и индивидуального

бронирования. Специалисты института сумели создать самые легкие и надежные в мире каски для солдат. Модели «головных уборов» нашего предприятия выдерживают выстрел из пистолета ТТ, автомата Калашникова, в том числе с

Сергей ЧЕМЕЗОВ,
председатель Союза машиностроителей России

Поле деятельности здесь поистине необъятное. Ведь пока доля промышленных предприятий, осуществляющих разработку и внедрение технологических новаций, не превышает у нас 10 процентов. А доля инновационной продукции в общем объеме промышленного производства составляет всего 5,5 процентов.

броневой пулей.

Для военных профессионалов НИИ стали предложил бронезиловый с керамическими пластинами. Этот проект разрабатывался еще в СССР, был опробован в Афганистане. Специалисты холдинга, опираясь на новые технологии, довели бронезиловый до высочайших мировых стандартов. Новый бронезиловый МБЖ весит на четыре килограмма меньше, чем традиционные бронезиловы того же уровня и способен выдержать выстрел «в упор» из снайперской винтовки.

На демонстрационном экране внимание посетителей был представлен другой инновационный проект НИИ стали – радиопоглощающий комплекс «Накидка», позволяющий в разы минимизировать угрозу обнаружения боевой техники противником.

Рядовым гражданам были продемонстрированы индивидуальные средства защиты, в быту более известные как «электрошок», или ЭШУ на языке специалистов. Все традиционные модели контактных ЭШУ, разработанные Институтом стали, сегодня становятся дистанционными. Ряд новых моделей дистанционных ЭШУ НИИ стали будет производить совместно с известной зарубежной компанией «Тайзер». Эти ЭШУ имеют систему идентификации, позволяющую определить, кто применил устройство, а в одной из моделей даже есть видекамера, фиксирующая все, что происходило вокруг в момент применения электрошока. На текущий момент НИИ стали является единственным и уникальным предприятием России, разрабатывающим и производящим продукцию такого рода.

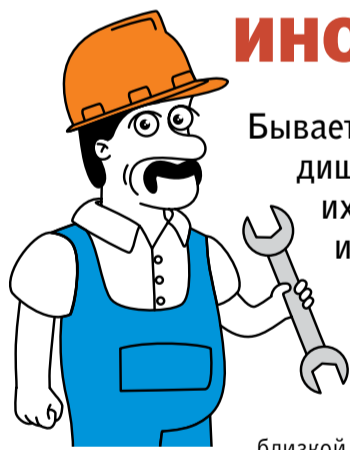
Всеволод СИНИЦЫН

На снимке: аккредитованные на выставке посетители возле стенда Концерн «Тракторные заводы».
Фото Евгения ИВАНОВА

Владимир ПУТИН,
Председатель Правительства РФ

... В целом российский ВПК, как мы знаем, достаточно развит. Россия является одним из самых крупных в мире производителей вооружений и занимает одно из ведущих мест в мире на мировом рынке вооружений. Как в любой другой отрасли, обмен компетенцией, обмен технологиями, обмен конечными результатами этого производства является, безусловно, полезным, ведь это относится прежде всего к области высоких технологий.

ПИП



ИНСТРУКЦИЯ ПО ПРИМЕНЕНИЮ МОЗГОВ

Бывает же в нашей жизни такое, что стараешься, разрабатываешь, а потом производишь что-нибудь полезное, например, бульдозер или трактор. Потом доверяешь их, своих кровиночек, кому-нибудь, а тот возьми и перепутай солянку с маслом или ковш с жаткой, а то и вовсе вместо специальной жидкости воду зальет, и все твои труды насмарку. Хочется на эту тему пофантазировать. Вот, читайте...

Давным-давно, но в близкой галактике, собрались как-то одни люди отправить других людей на Марс. И стали корабль космический строить. Корабль должен был быть большой, красивый и удобный, чтобы пятерым космонавтам в нем комфортно было.

Кинулись было все примочки модные за морем покупать... К американцам продвинутым обратились. А те и говорят, что всего бюджета на один кондиционер да на полкоровы только и хватит. Решили своими силами справиться. Кое-где подсмотрели у американцев, кое-что у финнов докупили, а иное сами додумали, ибо как инженерный ум в России всегда был важным преимуществом перед варягами. На выходе получилось если и не лучше, чем за морем, но уж точно не хуже. А главное – в бюджет уложились, еще и осталось на бутылку шампанского, об нос корабля разбить чтобы.

Стали корабль собирать. Решили инженеры: раз уж все готово, лишний раз

проверить все системы, корову погрузить, сена добавить да тубики с холодцом пересчитать, чтоб уж точно ни о чем будущим «марсианам» заботиться не пришлось. Отправили на задание это нехитрое сразу целую бригаду опытных космонавтов, ну, тех, что летали еще когда кондиционеров не было, а коров так и вовсе к космодрому не подпускали.

Старые космонавты действительно были ребята опытные и очень переживали за отечественное ракетостроение. Оттого и радость, что ракета готова раньше срока, у них была неподдельная. А тут еще возьми и найдись та бутылка шампанского, что для госприемки заготовлена была, которую о борт корабля бить полагалось. Ну и решили они, чего добру пропадать, раз повод для праздника есть. Открыли, разлили по стаканчикам, да без закуски как-то не по-людски. Учитывая, что тубиков с закуской в ракете и так больше положенного, да и приказ был проверить все системы, решили они так прямо на себе и провести эти тесты. Выпили шампанского, съели хо-

лодца, душа развернулась, а обратно никак сворачиваться не хотела.

Еще 2 бутылки, приготовленные инженерами про запас, на то они и инженеры, чтобы и такой случай предусмотреть, тоже в рамках теста ушли быстро, как и весь холодец. Когда старые космонавты вспомнили о задачах, перед ними поставленных, дел уже было наделано немало. Исправлять содеянное решили кардинально и беспощадно, как всегда на Родине нашей принято было. В бутылки из-под шампанского воды налили, пробки вставили, фольгой как полагаются обернули.

С холодцом посложнее вышло: в открывшемся буфете было скуплено все клубничное желе. «Клубника со сливками, – подумали опытные космонавты, – куда вкуснее, чем молоко с холодцом». И, гордые своей находчивостью, все остальное выделенное на проверку время потратили на закупоривание клубничного желе в тубики из-под холодца. Про корову вспомнили прямо перед стартом, отчего схватили первую попавшуюся из ближайшего стада и второпях запихнули

в ракету. Стартовала она по графику, кругом людей немерено, министры, начальники, строители, продавцы конфетти и хлопушек. В суматохе никто и не заметил, что шампанское совсем не пенилось.

Страх к инженерам за содеянное стал приходиться постепенно. Сначала пришла первая радиодиаграмма с корабля. Преодолев земное притяжение, «марсиане» собрались было подкрепиться, но в тубиках с надписью «холодец» было явно что-то другое, сладкое и противное. В пищу годилось, но вызвало дикую жажду. Решили доить корову. Но с этим чудом природы космонавты обращаться не умели, забыли прочитать инструкцию, что им инженеры прислали. Отправили самого молодого. Тот получил копытом в лоб и укоризненный взгляд из-под массивных рогов. Коровка оказалась быком. Об этом происшествии с корабля сообщили во второй радиодиаграмме. Технология полета была напрочь нарушена. И космонавты были обречены питаться клубничным желе и пить воду из отходов собственного производства...

Ух, написал, и легче стало. Согласитесь, и в нашем Концерне попадаются такие «гении-умельцы», у которых самая лучшая техника встает как вкопанная. Именно этим горе-героям я и посвящаю свой тракторный фельетончик. Похоже на сказку, но в ней конкретный намек на очень конкретные обстоятельства...

ГРИГОРИЧ,
народный корреспондент

ЗОЛОТЫЕ КАДРЫ

Была у Алексея в детстве мечта – стать военным летчиком. Но, как это порой случается, не все складывается по нашему желанию – в летное училище его не приняли по медицинским показаниям. Но учеба в Чебоксарском аэроклубе приучила юношу к целеустремленности и дисциплине, что очень помогло в дальнейшей жизни.

Вся семья Андреева – работники Чебоксарского агрегатного завода: здесь трудились мать, отец (он и сейчас работает в механосборочном производстве № 2), старший брат. Сюда же, в МЦ-16, пришел после школы шлифовщиком Алексей. За два десятка лет он проработал наладчиком, обрубщиком, а последние 12 лет – кузнецом-штамповщиком.

Молодой человек быстро освоил новую профессию, уже через месяц ему доверили работать самостоятельно. Позже, когда белорусские специалисты монтировали в цехе накатный стан, Алексей вместе со своим напарником Васильевым начал осваивать новое оборудование. На своем прессовом участке он по праву считается асом – может работать нагревальщиком, наладчиком, кузнецом. Начальник кузнечно-прессового цеха Александр Мейлик высоко ценит своего рабочего: ему поручаются самые ответственные задания – производство осей на накатном стане, звеньев для фирмы «Катерпиллер», в прошлом году им освоены новые поковки



ЗОЛОТО КУЗНЕЦА АНДРЕЕВА

«шатун» и «крышка шатуна» для одного из предприятий Концерна «Тракторные заводы» – Владимирского моторо-тракторного завода.

Стоит ли удивляться, что кузнец Алексей Андреев в 2008 году был признан лауреатом проекта «Золотые кадры» в номинации «Рабочий года». Это стало не только признанием таланта рабочего человека, но и послужило стимулом для завоевания новых вершин мастерства.

– Сейчас мы выпускаем продукцию не как прежде, объемами в миллионы штук, а под конкретный заказ, строго определенное количество, – говорит кузнец Андреев. – Для производства, кроме прочих сложностей, это оборачивается увеличением времени на переналадку оборудования. Специалисты ищут решения задачи:

как увеличить объемы выпуска заданной номенклатуры, которая постоянно меняется и при этом сокращает время на операции, не входящие в режим производства. В нашем цехе с недавнего времени работают три прессовые линии, оснащенные усовершенствованным оборудованием для быстрой замены штамповочной оснастки. А все началось с воронежского пресса, поступившего на завод в рамках реализации проекта технического развития кузнечного производства. Он оснащен специальным поворотным столом, на который с одной стороны снимается уже использованный пакет оснастки, а на другой стороне ждет своего времени полностью собранный, подогретый до нужной температуры и готовый к установке новый комплект. Эта идея впоследствии и была

использована для разработки чертежей нового приспособления, изготовленного уже специалистами агрегатного завода.

По мнению рабочего, новшество дает существенные плюсы в производстве. Время полного перехода от одной детали к другой сейчас составляет всего 19 минут по регламенту на линиях, которые оснащены приспособлениями для быстрой смены оснастки, вместо 2,5–3 часов на линиях, не оснащенных таковыми. Экономия времени при переходе достигается за счет вывода внешней операции по подготовке сменной кассеты – она проводится заблаговременно. Ручная работа по зажиму и разжиму захватов заменена пневматическими прижимами, сменная кассета собирается в инструментальном цехе, там же устанавливаются вставки, выверяются все нужные размеры. После установки кассеты на пресс остается лишь провести штамповку пробной поковки для разметки.

– С каждым годом номенклатура выпускаемой цехом продукции увеличивается: если в минувшем было 300 наименований, то в этом уже почти 400. Предстоит освоение новых изделий для предприятий холдинга – Онежского, Волгоградского, Владимирского заводов. Следовательно, увеличится и количество переходов. Поэтому сокращение времени на переналадку пресса для выпуска другой детали приобретает существенное значение. Схема получается простая: уменьшается время перехода – увеличивается объем выпуска продукции, повышается производительность труда, – отмечает Алексей. – Я оптимист, поэтому считаю, что кризис – это явление временное, и скоро мы вновь начнем работать в полную силу.

Наталья ВОРОНЦОВА
Фото Петра НИКОЛАЕВА

ТВОИ ЛЮДИ, КОНЦЕРН!

ДЕРЕВЕНСКИЕ СЕКРЕТЫ

«Сам я из деревни, – так непринужденно начал свой рассказ о том, как попал в машиностроение, заместитель главного конструктора ПКТИ КС Евгений Мاستин. – Хотел отучиться и вернуться обратно на малую Родину, в Ширинский район Хакасии. Но в 90-х в деревнях стало не очень интересно, и мои планы поменялись». На вопрос, выиграло или проиграло от этого решения российское машиностроение в целом и Концерн «Тракторные заводы» в частности, коллеги Мاستина отвечают однозначно: выиграло!

Своими корнями Евгений Владимирович гордится. Он с детства рассчитывал работать с сельскохозяйственной техникой, но жизнь распорядилась иначе, хотя он сидит бок о бок с разработчиками сельхозмашин. И несмотря на то, что его рабочее место сейчас больше напоминает кабинет Циолковского, – всюду чертежи нереальной для своего времени техники, – прямой взгляд и открытое лицо все-таки выдают в нем уверенность и спокойствие, которого лишены коренные горожане.

После техникума, службы в армии и учебы в технологическом институте молодой специалист пришел на Красноярский завод лесного машиностроения. Было это в 1999 году. Краслесмаш тогда освоил несколько моделей новой техники, отчего, наверное, и молодежь была в особом почете – ребятам помогали, давали возможность заниматься общественной деятельностью, сделали спортзал. Сам Мастин даже возглавлял Совет молодых специалистов предприятия. И эти возможности, которые открыл для нашего героя Краслесмаш, стали одной из веских причин остаться в Красноярске. Тем более что личная жизнь к тому моменту уже наладилась – у инженера появилась молодая и красивая жена, с которой они счастливы по сей день и ме-

нять ситуацию не планируют.

В 2007-ом конструкторское подразделение Краслесмаш перевели в отдел лесопромышленных машин в структуре ПКТИ комбайностроения, и с тех пор Мастин – заместитель главного конструктора. Его повседневные планы все так же насыщены обычной конструкторской работой. Людям с иным складом характера работа с чертежами показалась бы скучной и однообразной, но не для Мастина: «Конструктор не просто видит будущее нашего машиностроения, но еще и принимает в создании этого будущего непосредственное участие».

Сейчас Проектно-конструкторский институт ведет два госконтракта по колесным и гусеничным лесозаготовительным машинам. Это будут целые комплексы машин для заготовки древесины – революционные для российского производителя и тем более для потребителя. Колесные тракторы – это харвестер, форвардер и погрузчик. И этот комплекс предназначен для сортирочной заготовки. Харвестер валит лес, избавляет от веток и распиливает на сортименты, форвардер уже готовые сортименты вывозит на верхний склад, где погрузчик уже завершает процесс перевалки на нужный транспорт.

Гусеничные тракторы, проектиру-



емые Мастиним, используются для хлыстовой заготовки – это валочно-пакетирующая машина, сучкорезно-раскряжевая машина и погрузчик. Их производство уже осваивается на предприятиях нашего холдинга параллельно с разработками конструкторов.

Большая работа при непосредственном участии Евгения Мастина ведется и по усовершенствованию самых популярных лесозаготовительных машин в продуктовой линейке Концерна «Тракторные заводы». Это внедрение новинок – гидростатической трансмиссии и гидромеханической передачи. Опытные образцы уже изготовлены инженерами ПКТИ. Трактор с гидростатической трансмиссией прошел испытание. На

очереди внедрение ГСТ и нового двигателя SISU на машины Онежского тракторного завода и Краслесмаша.

За десяток лет работы в структурах холдинга Евгений Владимирович много изобрел, побывал в забытых Богом местах на испытаниях и выбирался из ледяного плена на катерах. Но ни о чем он не жалеет. Учитывая ту увлеченность, с которой он подходит к работе, и живой интерес ко всему новому, остается только представить, каким количеством новинок и усовершенствований он пополнит продуктовый портфель «Тракторных заводов» в ближайшие годы.

Максим ЕЖКОВ
Фото автора

НОВАЯ СТРАНИЦА В ИСТОРИИ РОССИЙСКОГО ТРАКТОРОСТРОЕНИЯ

Страшно осознавать, но это факт – постсоветский период ознаменовался тем, что российское культурное наследие потеряло свою ценность и значимость для общества. А без истории культуры нет и не может быть человечества, а тем более сильного государства. Концерн «Тракторные заводы», осознавая важность сохранения последовательности становления отечественного машиностроения при мощной поддержке Союза машиностроителей России, выступил инициатором создания Музея истории трактора.

Учреждение призвано стать одновременно научно-техническим, образовательным и просветительским центром. Примечательно, но российский музей откроется гораздо раньше, чем западный аналог, над которым работает крупнейший в мире производитель оборудования John Deere. Куратором тракторного проекта выступил сам председатель Союза машиностроителей России Сергей Чemezov, а поддержали его все члены профильного комитета организации. По его словам, знаменителен тот факт, что открытие музея состоится именно в г. Чебоксары – центре промышленного тракторостроения. Сергей Чemezov уверен, что «наряду с другими памятниками отечественному машиностроению Музей истории трактора станет символом неразрывной связи времен между славным прошлым и великим будущим, которое должно войти в историю как эпоха возрождения отрасли».

Первыми «питомцами» нового музея стали ДТ-20, ДТ-75, американский «МакКормик» и СХТ-15/30. Специалистам «Тракторных заводов» в Че-

боксарах пришлось стать и реставраторами, и где-то хрестоматийными Левшами. Машины были в запущенном состоянии: полуразобранные, ржавые. Тракторостроители сформировали бригаду, куда вошли лучшие и самые опытные специалисты своего дела, которые и восстановили ценные экспонаты, а теперь уже красноречивые памятники российской инженерной мысли.

Бывший спортзал Дома спорта Чебоксарского агрегатного завода с каждым днем все больше и больше приобретает облик будущего музея славы российских тракторостроителей. В проект, реализуемый силами членов Союза машиностроителей России, заложено создание интернет-странички Музея истории трактора – виртуальный гид-справочник, объединяющий вокруг себя профессионалов от машиностроения и просто любителей техники, способствующий общению и обмену полезной информацией. И это не единственная задумка. В идеале музей должен стать образовательно-просветительским центром для студентов



профильных учреждений Российской Федерации, специалистов, занятых в сфере производства и промышленной эксплуатации тракторной техники. Так что будущий памятник истории скоро откроет новую страницу отечественного тракторостроения.

Всеволод СИНИЦЫН

На снимке:

с такого «МакКормика» началась биография Владимирца. Фото Николая СЕРГЕЕВА

ПОДРАСТАЮЩЕЕ ПОКОЛЕНИЕ



С ДИПЛОМОМ ТЕБЯ, МОЛОДОЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬ!

На площади у памятника Машиностроителю России в Чебоксарах, негласной столице отечественного промышленного тракторостроения, прошла ежегодная церемония вручения дипломов выпускникам машиностроительного факультета Чувашского государственного университета им. И.Н. Ульянова. Традиция была заложена членами регионального отделения Союза машиностроителей России при участии и поддержке крупнейшего в России машиностроительного холдинга «Концерн «Тракторные заводы»».

Вручая красные дипломы отличникам, заместитель министра промышленности Михаил Качкин пожелал вчерашним студентам проявить себя истинными специалистами в машиностроительной области, а заместитель министра образования Виктор Алексеев выразил уверенность в том, что каждый выпускник обязательно определится с местом работы.

Качество технического образования, которое дает ЧГУ, становится с каждым годом лучше. Это отметил проректор университета Андрей Александров, и особо подчеркнул непрерывность связи вуза с ведущими предприятиями машиностроительной группы «Тракторных заводов», которая прослеживается в оснащении кафедр оборудованием, приглашении на стажировку, сохранении традиции прохождения практики на предприятиях, что приближает уровень образования к

требованиям конкретных технологий, реализуемых в холдинге.

Нынешние выпускники получили место работы на высокотехнологичных предприятиях страны, таких как НИИ стали, Промтрактор, Чебоксарский агрегатный завод, Промлит. Специалистам предложена работа на предприятиях Концерна в Кургане, Красноярске, Волгограде, Владимире.

От имени члена Бюро Центрального совета Союза машиностроителей России, президента Концерна «Тракторные заводы» Михаила Болотина выпускников приветствовал исполнительный директор ОАО «Промтрактор» Сергей Щетников: «Если вы хотите изменить себя и мир, если хотите изменить машиностроительную отрасль и страну, то это к нам – в холдинг, который является крупнейшим интегратором научно-технических и производственно-технологических ресурсов. Нашим предпри-



Недавних студентов приветствовали представители министерств Чувашской Республики, машиностроительная элита Чебоксарского агрегатного завода и Промтрактора, преподавательский состав Чувашского госуниверситета.

ШАРАВАТОВ Дмитрий, с 5 июля – руководитель департамента по новой политике Концерна.

ИЛЬИНА Ольга, PR-менеджер департамента стратегических коммуникаций Концерна, награждена Почетной грамотой Союза журналистов России.

ВАСИЛЬЕВА Владимира, ведущего инженера по ОЭР ООО «СПМ», с 55-летием;

СОЛДАТОВА Александра, начальника газовой службы ОАО «ЧАЗ», с 50-летием;

ОКСАКА Сергея, директора РСИВЭС Курганмашзавода, с 40-летием;

ПАВЛОВУ Ирину, руководителя казначейства Концерна, с 35-летием;

СИНИЦЫНА Всеволода, PR-специалиста департамента стратегических коммуникаций Концерна, с 35-летием.

Концерн проводит Олимпиаду инновационных решений

Концерн «Тракторные заводы» объявил об Олимпиаде инновационных решений среди студентов и учащихся российских учреждений высшего и среднего профессионального образования независимо от их ведомственной подчиненности и организационно-правовых форм, а также среди молодых специалистов до 35 лет и творческих коллективов.

Олимпиада представляет собой заочно-очные соревнования по разработке и выполнению студенческих проектов по экономике, поисковым исследованиям, конструкциям, испытаниям и др. Ее цель – создание условий для реализации способностей молодежи, вовлечение в инновационную деятельность студентов и молодых специалистов, а в целом – для подготовки высококвалифицированных научных и инженерно-технических специалистов и для воспроизводства кадрового состава в будущем.

Количество участников Олимпиады и представленных идей не ограничивается.

Прием проектов для участия в Олимпиаде – сентябрь и октябрь текущего года. Подробности на сайте Концерна www.tplants.com. Заявки направлять на e-mail: olimpiada@tplants.com.

ятиям нужна творческая и талантливая молодежь!».

Часть выпускников машфака ЧГУ еще до получения дипломов трудоустроилась на ЧАЗ, Промлит, а на Промтракторе из дипломированных новичков предполагается организовать ударную группу для работы над инновационными проектами.

Ольга ИЛЬИНА

На снимках: красный диплом – Евгению Алendeву; мы – инженеры! Фото Петра НИКОЛАЕВА

Учредитель:
ООО «ККУ «Концерн «Тракторные заводы»,
428000, Чебоксары, пр. Мира, 1.
Зарегистрирована в Управлении по Чувашской
Республике Россвязьохранкультуры.
Свидетельство о регистрации ПИ №ТУ 21-00052

Ответственный за выпуск:
Департамент стратегических коммуникаций,
121099, г. Москва, Новинский б-р, д. 11,
тел. (495) 786-25-94
e-mail: press@tplants.com
428027, г. Чебоксары, пр. Мира, д. 1, тел. (8352) 30-44-14

Дизайн и печать:
ООО «НН ПРЕСС»,
г. Чебоксары, пр. Машиностроителей, 1с,
тел./факс: (8352) 282600, 282628, 631489
e-mail: mail@nnpress.ru, sales@nnpress.ru

Тираж 6000 экз.
Бесплатно.
Формат А3.
Подписано в печать 23.07.2010
Время – 17.00
Заказ № 3892