

Стройдормаш прокладывает курс



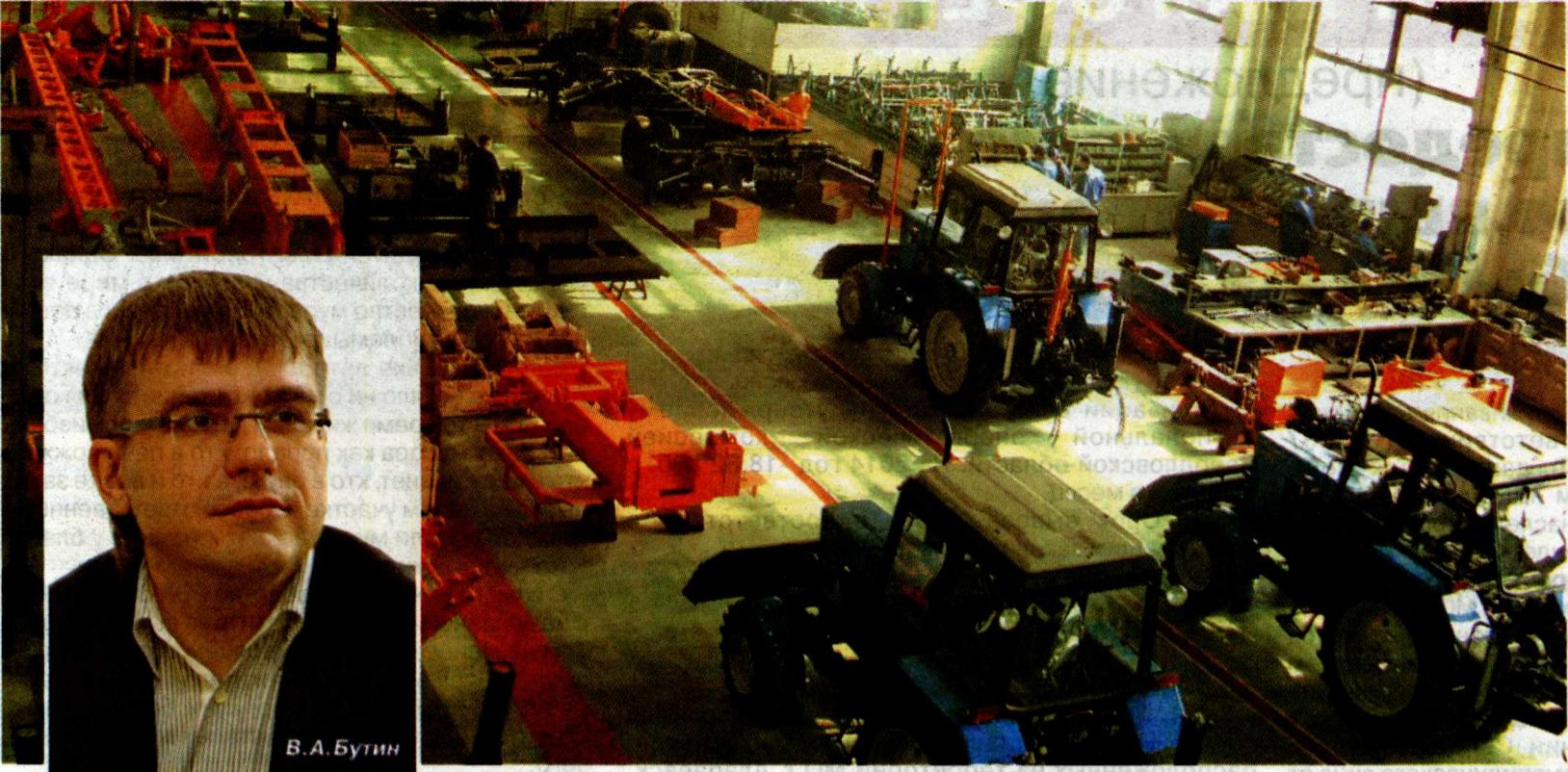
Прокладывает курс в океане рыночной экономики. Некоторое время назад в сферу интересов ОАО «Стройдормаш» входили даже страны – представители Латинской Америки. Словом, на заводе идет постоянный поиск новых путей расширения номенклатуры производства и рынков сбыта продукции. При этом особое внимание уделяется качеству и многофункциональности предлагаемой покупателям техники, что повышает ее конкурентоспособность. Для этого делается все возможное. И не упущено главное – подготовка высококвалифицированных кадров. Для этого на заводе регулярно проводятся конкурсы профессионального мастерства. Вот и в канун Дня машиностроителя на предприятии были организованы соревнования токарей и сверловщиков. Состязания прошли на базе цеха редукторов, а первыми его открыли токари

А.Костоусов, В.Малетин, Е.Семакин и А.Шестаков. В условиях конкурса были вопросы по теории и, конечно же, учитывалось качество изготовления заданной детали – втулки. На все - 25 минут. Да, волнение присутствовало, но на то и мастер, чтобы в любой ситуации выполнить задание точно и в срок.

Подробности в следующем номере газеты, когда будут известны имена победителей. Награждение пройдет 27 сентября на торжественном собрании коллектива.

В.ПЕРЕВОЗЧИКОВ

На снимке Ю.Дунаева токарь Евгений Семакин, который 20 лет в профессии
Продолжение темы на стр.3



В.А.Бутин

Стройдормаш прокладывает курс

В последние годы алапаевский завод Стройдормаш входит в число российских лидеров по производству бурильно-крановых машин и оборудования. При этом интересы заводчан распространяются не только на отечественного потребителя, но и на страны ближнего зарубежья, в первую очередь Республики СНГ. Однако в последнее время активизировались конкуренты из Азии. Год от года растут поставки в Россию корейской и китайской многофункциональной техники. Чтобы удержаться на рынке, заводу Стройдормаш необходимо выпускать еще более универсальные машины и предлагать покупателям самые выгодные цены. Для этого принимаются меры по снижению себестоимости продукции, в ряду которых и непопулярные решения. О том, что делается на предприятии, о делах текущих и перспективных рассказывает член совета директоров завода Стройдормаш Владислав Александрович БУТИН.

- Владислав Александрович, прокомментируйте, пожалуйста, ситуацию на Стройдормаше и последствия нынешней экономической ситуации на заводе.

- Мы знали, что этот год будет непростым, но ситуация оказалась несколько сложнее. В начале 2014 года мы связывали трудности завода с активизацией корейских конкурентов. Наши ответом было развитие конструкторской и технологической службы для создания конкурентоспособного продукта. Последние глобальные события стали новым вызовом для завода. По всей стране в строительной и энергетической отраслях урезаются инвестиционные программы и замораживаются крупные проекты. А значит, временно сокращаются потребности рынка в технике. То, что происходит, проблема не только завода Стройдормаш. Переход на четырехдневную рабочую неделю - необходимая мера для сохранения коллектива предприятия. И по такому пути оптимизации пошел не только наш завод.

- То есть вы уверены, что трудности носят временный характер?

- Я не сомневаюсь в этом! Именно поэтому не будут сворачиваться проекты служб главного конструктора и технолога. Мы продолжаем придерживаться вектора построения инженерной компании. Чем бы ни закончился нынешний виток истории России, качественная и надежная техника нужна всегда.

- Когда в Екатеринбурге начнет работу новый экспериментальный цех, находящийся пока в Алапаевске?

- Уже в октябре на территории Уральского компрессорного завода. Его площадь - 2500 квадратных метров. Сегодня цех находится в Алапаевске, и это отрицательно сказывается на работе конструкторов. Как сказал наш главный конструктор Сергей Ячменев, минимум треть своего рабочего времени каждому конструктору нужно проводить в экспериментальном цехе - он должен не только уметь разрабатывать машины на компьютере, но и чувствовать металл, стоять рядом с ма-

шиной в момент ее сборки, общаться с рабочими цеха и получать обратную связь от испытателей, чтобы создать действительно надежную, функциональную и красивую технику.

Еще одна причина переноса цеха - перспектива участия завода в проектах производства несерийной техники, а здесь оперативность еще больше нужна: например, из серийных деталей и узлов разработать и без отработанной конструкторской документации, без выпуска опытных образцов в короткий срок создать новый продукт. Также цех будет использоваться как место, куда можно привезти заказчиков для демонстрации машин и более подробного рассказа об уникальных инженерных решениях, которые реализуются.

- Планируется ли в 2014 году запускать в производство новые машины?

- Да, у нас запланированы на осень презентации двух новых продуктов. Скоро закончится сборка и начнутся полевые испытания машины СБМ-120 для строительной отрасли. Ее специализация - свайные фундаменты в промышленно-гражданском строительстве.

Еще одна новинка - геологическая машина УРБ-41. Сейчас мы уже собираем опытный образец на заводе. После внутренних приемочных испытаний машина будет презентована заказчикам.

- Завод использует импортные комплектующие потому, что они качественнее и дешевле?

- Нет, они не всегда дешевле. Для нас главное - качество. Практически вся гидравлика в машинах Стройдормаша - зарубежная, потому что мы просто не можем выпускать ее у себя. Гидравлика - это сложнейшее оборудование, которое может производить только предприятие, специализирующееся на нем не одно десятилетие, где "вырастили" инженеров, накопили опыт, построили производство. Думаю, и они не все переделы выстроили у себя и что-то закупают готовое. Все в мире связаны друг с другом - это нормально: каждый занимается своим делом и

становится специалистом. Стройдормаш не может конкурировать на всех фронтах - мы специалисты в крановой бурильной технике.

- Возможно ли возрождение рационализаторства на заводе?

- Это поощрялось на заводе всегда. Правда, в советские времена существовал план, и предоставление рапортов предложений иногда становилось формальностью. Сейчас плана нет, и люди предлагают идеи по мере их появления. Мы всегда готовы внедрять предложения по оптимизации и рационализации, ведь это позволяет экономить.

Например, замена в цехе сборки машин светильников с лампами ДРЛ-1000 на светодиодные светильники позволило вдвое сократить расходы на электроэнергию по данному цеху: мощность снизилась с 49 кВт до 6,5 кВт, экономия в год 120 МВт·ч, это около 400 тыс. руб./год.

Еще из серьезных изменений - decentralизация системы подачи сжатого воздуха. Ранее система была одна, и это не позволяло сокращать объемы ее работы в зависимости от загруженности цехов. Сейчас, в случае если какой-то из цехов не работает, расходы электроэнергии на его обслуживание существенно сокращаются. Кроме того, на 2-х мачтах, освещающих территорию предприятия, теперь вместо ксеноновых ламп ДКСТ-20 (мощность по 20 кВт) установили на каждую мачту 4 светильника с металлогалогеновыми лампами. Потребляемая мощность снизилась с 40 кВт до 16 кВт. Экономия в год 48 МВт·ч - это 150 тыс. руб./год.

- Для европейских предприятий характерно небольшое количество рабочих и высокая автоматизация. Стремится ли Стройдормаш пойти по этому пути?

- Россию нельзя сравнивать с европейскими странами - это разные культуры, менталитеты и традиции. Предприятие в России живет в уникальных условиях, и не все из положительного зарубежного опыта нам подходит.

Например, в Европе действуют тысячи предприятий, специализирующихся на чем-то конкретном: только

резка листа металла или только отливка детали.

В России крайне мало предприятий, специализированных на различных переделках, поэтому Стройдормаш вынужден большинство переделов оставлять за собой - механообработку, заготовку листа, покраску. И я думаю, что в ближайшей перспективе ничего не изменится. Кстати, мы были на заводе "Алтек" в США - у них производство построено по тому же принципу, что у нас - все переделы в рамках одной компании. Так что нельзя сказать, что узкая специализация - залог успешности для завода. Есть разные пути.

- Как складываются отношения с мэром и администрацией города Алапаевска?

- Деловые отношения. Мы находим понимание по ключевым вопросам. Хотелось бы более тесного сотрудничества на благо города и его жителей. Например, спонсорства со стороны завода городских праздников или поддержка городской спортивной команды. Сейчас не самое лучшее время строить такие планы и брать обязательства, но как только экономическая ситуация станет более стабильной, мы будем рады сделать свой вклад в развитие города.

- Еще актуальна идея создания машиностроительного холдинга, куда входят два завода - Стройдормаш в Алапаевске и Стройдормаш в Стерлитамаке?

- Конечно. Процессы слияния двух заводов продолжаются. Изменения в структурах заводов происходят, чтобы предприятия могли выстоять в конкурентной борьбе. Каждый год на российский рынок приходят глобальные компании, которым не стоит большого труда победить по отдельности Строймаш и Стройдормаш. Будучи машиностроительным холдингом, заводы не просто выживут, но и выйдут на мировой рынок.

- Удачи!

Ю.ФИЛИППОВА

В.ЕГОРОВ

Снимки завода Стройдормаш