

В мире колёс ...

Копия информации размещена на сайте компании.

В этом выпуске:

В мире колёс	1
Вести с участков	1
Примите наши поздравления	2
Мы Вами гордимся	2
АРЗ глазами ветерана	3
Что нам надо сделать....	4

В следующем номере:

В мире колёс	1
Вести с участков	1
Примите наши поздравления	2
Мы Вами гордимся	2
АРЗ глазами ветерана	3

Грузовой автопарк российских предприятий в основной своей массе представлен автомобилями, выпущенными в конце 80-х—начале 90-х годов. Автомобили, разменявшие уже второй десяток, чрезвычайно подвержены поломкам, и их ремонт обходится всё дороже и дороже. Многие предприятия всерьёз обеспокоены необходимостью обновления автопарка. Но как это сделать, когда каждый рубль на счету?

Покупка нового отечественного или подержанного зарубежного грузовика—решения примерно одинаковые по стоимости. Однако есть способ получить новый автомобиль гораздо дешевле— это восстановление.

Технология восстановления не имеет ничего общего с капитальным ремонтом. При восстановлении 90% всех узлов и агрегатов заменяются на новые, при этом общая стоимость работ не превышает половины стоимости нового автомобиля.

Огромный опыт в этой области у ОАО «Спецтяжстрой» (г Набережные Челны). Изначально это была небольшая фирма, занимавшаяся в малых объёмах ремонтом КамАЗов. Но в 2001 году предприятие выиграло тендер «Татнефти» на восстановление грузовых автомо-

билей. Главные причины победы—качество выполняемых работ. В 2003 году участием в выставке «Авто-Кама» предприятие начало кампанию по активному продвижению своих услуг на рынок.

Что же представляет собой технология восстановления грузовиков? Сначала автомобиль полностью разбирается до голой рамы, которая после оценки состояния либо заменяется на новую, либо проходит обязательную очистку, грунтовку и покраску. Некоторые узлы на любом автомобиле, который хоть немного поездил принципиально заменяются на новые— это тормозная система, электрооборудование, кабина, оперение, подвеска. Остальное—оценивается на дефектность и либо заменяется, либо не заменяется. Замена узлов и деталей производится только на новые. «Спецтяжстрой» занимается восстановлением автомобилей, а не запчастей.

Все запчасти поставляются напрямую от сертифицированных производителей, при этом некоторые узлы имеют более длительный срок годности по сравнению со стандартными камазовскими.

Как известно, любая техника ломается. Качественное восстановление грузового автомобиля заключается не в том, чтобы вернуть его к исходному состоянию, а в том, чтобы сделать его ещё лучше. Поэтому на все восстановленные машины «Спецтяжстрой» дает гарантию, равную длине экватора—40 000 км (вместо стандартных заводских 30 000). На восстановленном грузовике кругосветное путешествие не проблема!

Способ восстановления описанный в данной статье действительно позволяет выпускать автомобили с высокими показателями, так как поставка агрегатов и узлов с гарантированным качеством (новых) обеспечивает этот результат.

Однако в этом случае производство становится практически сборочным («отвёрточным») и во многом зависит от своих поставщиков. Кроме того, высокая стоимость запасных частей ухудшает экономические показатели.

Подобная организация производства весьма характерна для фирм основных или выделившихся из крупных производителей и во многом использующих их потенциал для своего развития.

Подготовил Боргуль А.С.

Вести с участков Молодцы! Так держать!



В период с 5 по 9 июля 2005 года в городе Нижний Тагил на базе Государственного демонстрационно-выставочного центра вооружения и военной техники ФГУП «НТИИМ» проходила 3-я Международная выставка технических средств «ОБОРОНА И

ЗАЩИТА 2005». Для участия в выставке были приглашены 1160 предприятий России, стран СНГ и дальнего зарубежья. В выставке участвовали 234 предприятия из 32 регионов России, в том числе и наш завод, который экспонировал свою **новую продукцию: передвижную газовую миниэлектростанцию МЭС-100 в кунге и миниэлектростанцию МЭС-200.**

Выставку посетили делегации из ближнего и дальнего зарубежья. Продукцией нашего заво-



да серьёзно заинтересовались многие предприятия г Екатеринбург (Заводстроймашина, ООО Заводстройдеталь, Уральский электромеханический завод, Инженерная академия), Уралхимпласт, ОАО «Лайский комбикормовый завод» и др.

Работа в период подготовки к выставке была проделана огромная и коллектив участка МЭС во главе с зам. директора Кудряшовым С.А. успешно справился с поставленной задачей.

Примите наши поздравления!



Поздравляем с днём рождения!

2 августа

Уткина

Дмитрия Владимировича

3 августа

Караблину

Ольгу Витальевну

14 августа

Бекетова

Вячеслава Генриховича

23 августа

Рубцову

Людмилу Александровну

Пусть сбудутся все Ваши мечты,
На смену появятся новые.

Пусть дарят цветы неземной красоты,
Пьянят ароматы медовые.

В душе пусть волшебные струны поют,
Звучит чаще счастья симфония.

Пусть чувства прекрасные сил придадут,
И радуется сердце гармония!

Мы Вами гордимся!

Одним из старейших работников АРЗа является **Шелудяков Альфред Евгеньевич**

Вся его жизнь связана с ремонтом автомашин. В 1955 году закончил училище №8, получил специальность механика по ремонту и эксплуатации строительных машин, начал свою трудовую деятельность на Авторемонтном заводе слесарем-агрегатчиком, затем дефектовщиком. С этой специальностью связана вся его дальнейшая жизнь. Альфред Евгеньевич вплотную занимался качеством на предприятии, был бригадиром дефектовщиков из 7 человек. С 1985 по 1990— председатель группы народного контроля.

Благодаря огромному опыту, классный специалист может часть дефектов определить «на глаз».

У Альфреда Евгеньевича 50 лет трудового стажа на нашем предприятии. Все эти годы рабочие знают его как честного, ответственного, требовательного к себе и другим человека. На этого человека можно положиться, он никогда не подведёт.



АРЗ глазами ветерана



Наше предприятие «Синтур-НТ» имеет давнюю историю. В суровом 42-м году Рыбинский авторемонтный завод был эвакуирован в Тагил и поначалу функционировал в системе очень крупного треста Тагилстрой. Ремонтировали автомобили ГАЗ-АА, ЗИС-5 и Студебеккеры, а также их двигатели и агрегаты.

Располагался завод в помещении нынешнего автоцеха НТМК. Довелось и мне поработать там два года, после чего в 1959 году АРЗ был переведён в недостроенное здание кроватного цеха НТМК, в котором до сих пор мы и находимся. Многие сделали для поднятия и развития завода бывшие его руководители—Салтанович М.О. и Балахнин Н.М. Достраивали производственные помещения и одновременно выдавали продукцию—план не сбавляли!

Капитальный ремонт автомобилей ЗИЛ-585, МАЗ-205 и КраЗ-256 был поставлен на конвейер. Делали 100 автомобилей в месяц. Два конвейера были пущены на моторном участке, с которых сходили двигатели ЯАЗ-204, ЯАЗ-206, а позже ЯМЗ-236, ЯМЗ-238. В лучшие времена ремонтировали до 500 двигателей в месяц.

В дальнейшем завод был переведён в систему «Свердловскавтотранс» и на базе Красноуральского, Тагильского и Кушвинского АРЗов было сформировано объединение «Тагилавторемонт»

Чёрная полоса для предприятия началась в 90-е годы, когда на пост директора без согласия коллектива поставили номенклатурного комсомольского работника Духовникова С.И., ничего не смыслившего в авторемонтном деле, да и в производстве вообще! Предприятие фактически стало работать по инерции, за счёт усилий предыдущих руководителей. А когда, наконец, Духовников добился

вывода предприятия из «Свердловскавтотранса», а это была его заветная мечта, катастрофа стала приближаться стремительно.

Трудовой коллектив, давший согласие на самостоятельность предприятий, слишком поздно увидел истинные намерения директора.

А намерения очевидны: разграбить и присвоить имущество предприятия.

Для рядовых работников наступили чёрные дни: директор-неумеха, разваливший завод, выгонял людей без содержания на месяцы—нечем было платить зарплату.

Но вот наступил 98-й год. У руля стал новый человек. С первых дней П.М. Ручкин взял курс на восстановление авторемонтного производства. Снова стали ремонтировать двигатели КаМАЗ-740 и ЯМЗ-236, ЯМЗ-238. Ручкиным был выигран тендер на капитальный ремонт двигателей с северных нефтегазовых регионов. Постепенно стала расширяться номенклатура выпускаемой продукции и, к настоящему времени, достигла фантастических размеров: «от ВАЗа до БелаЗа». Были освоены ремонт тракторных движков всех модификаций! К настоящему времени осуществилась давняя мечта П.М. Ручкина, человека несомненно склонного к новизне и изобретательству—освоено производство газопоршневых миниэлектростанций на базе двигателей ЯМЗ-238 и ЯМЗ-240. И производство это совершенствуется каждодневно. Думается, наши МЭС—это гордость предприятия на сегодня.

Но остаются, к сожалению, проблемы. Текущая кадров. В основном, из-за низкой зарплаты. А низкая зарплата это результат противоречия необъятной номенклатуры и производительности труда. Проблема качества также вытекает из этого противоречия. Стройную отработанную технологию возможно использовать только в поточном производстве. А поточное производство это и удешевление капитальных ремонтов, что приближает к нам клиентов.

Уверен, что во всём этом нужно искать какую-то золотую середину.

А.Е. Шелудяков

Что нам надо сделать.....

Жизнь не стоит на месте и нам необходимо также энергично двигаться вперед Мы живем в эпоху конкуренции и еще раз конкуренции. Что нам нужно сделать в ближайшее время, чтобы находиться на лидирующих позициях?

Агрегатный участок.

1. Освоить ремонт гидромеханических передач (ГМП) МАЗ-537 (Ураган).
2. Завершить работы по обкаточному стенду агрегатов под нагрузкой на базе газопоршневого двигателя

Моторный участок.

1. Провести ревизию и доукомплектацию двигателей, находящихся на участке (ТАТРА-815, ЯМЗ-240 и др)
2. Наладить серийных выпуск полнокомплектных миниэлектростанций МЭС-100, МЭС-200.

Механический участок.

1. Добиться качества выпускаемой гильзы.
2. Наладить восстановление шатунов ЯМЗ-236.

Участок МЭС.

1. Разработать и освоить производство контейнерных миниэлектростанций.
2. Разработать новую версию шкафа управления.
3. Изготовить и провести длительные испытания МЭС-120.
4. Подготовить документацию на передачу производства полнокомплектных шкафов МЭС на стороне.
5. Завершить работы по газогенератору на дровах.

Технический отдел.

1. Создание проектной группы по проектированию газоснабжения, тепловой и электрической части применительно к использованию миниэлектростанций с получением лицензии.
2. Документирование проводимых работ.

Экономическая служба и бухгалтерия.

1. Разработка положений по совершенствованию системы оплаты труда сдельщиков и повременщиков с индексацией.
2. Уточнение положений и совершенствование хозрасчета.

Кадровая политика.

1. Внедрение положений, учитывающих стаж работы на предприятии .
2. Выделение ссуд отличившимся работникам.
3. Обучение, переподготовка, аттестация.
4. Продолжение практики создания учебных видеофильмов.

Сбыт.

1. Доведение объема производства миниэлектростанций до 50%, от общего объема производства.
2. Выход на рынок производства и продажи электроэнергии.
3. Расширение рынка сбыта основной продукции.

Задачи нам эти по силам, решались и более сложные. Сегодня наше предприятие вышло на внешний рынок: Монголия, Украина, Белоруссия. Уже реализуются контракты в Монголии и в ближайшее время будет поставка на Украину.

Да, к сожалению, завод нуждается в квалифицированных кадрах, и то что это общая тенденция повсеместная нехватка квалифицированных рук, не оправдывает наше бездействие, наше невнимание, наше нежелание помогать молодым рабочим и студентам быстро входить в работу и зарабатывать достойную зарплату. Все это серьезное препятствие для дальнейшего движения вперед. Кто-то считает что ему некогда помочь соседу, кто-то считает молодого рабочего потенциальным конкурентом. Одно могу сказать точно, только слабый боится, сильный и уверенный в себе всегда поделится знаниями, сам же будет постоянно учиться новому.

П.М. Ручкин