

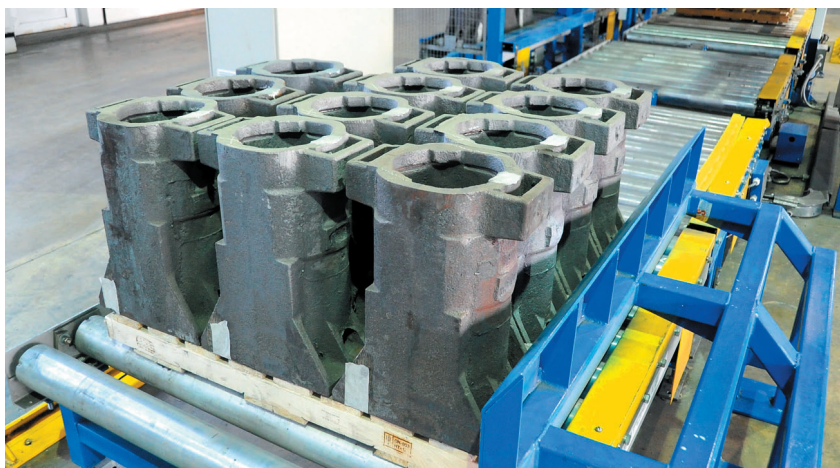
тия железнодорожного транспорта. Это позволяет держать руку на пульсе времени, соответствовать спросу заказчиков на оборудование и комплектующие детали для технически более совершенного вагона, а также участвовать в процессе устранения допущенных ранее какими-то производителями ошибок. Например, после того, как на одном из совещаний заговорили о том, что тележка 18-578, выпущенная «Уралвагонзаводом», не выдерживает гарантийного срока эксплуатации, ее модернизировали, применив скользуны и пружины «Вагонмаша». После этого ни одного случая излома не наблюдалось.

На привлечение внимания к своей продукции, размещение новых заказов рассчитывало руководство завода, прикладывая усилия, чтобы очередное заседание комитета по координации производителей грузовых вагонов и их компонентов прошло в Курске. Пригласили участников выездного совещания и на железнодорожников «Вагонмаш», показали им два цеха – поглощающих аппаратов и по производству пружин, равных которым по техническому совершенству нет ни на одном другом предприятии на территории СНГ. Кстати, прежде чем показать гостям линию пружин, ее модернизировали, вложив более 300 миллионов рублей.

– Кроме того, – подчеркнул в интервью нашему журналу Александр Петрович Андреев, – это имиджевый момент. Наши разработки появляются во многих учебниках, по которым учатся студенты профильных вузов. К тому же на совещание в Курск приехали главные технологи и главные конструкторы заводов по производству железнодорожной техники, которые будут рассматривать нашу продукцию как основное решение при производстве своей техники.

На пути созидания и развития

Генеральный директор ООО «ПО «Вагонмаш» А.П. Андреев хорошо знает конъюнктуру рынка, в какой продукции в перспективе будет нуждаться потребитель. Не случайно принято решение о производстве встраиваемых модулей из композитных материалов, которые можно будет устанавливать не только на грузовых и пассажирских



В цехах «Вагонмаша», оснащенных по последнему слову техники

вагонах, но и на кораблях, использовать в гражданском строительстве.

Инновационным станет создание в стране сети сервисных центров на железной дороге для обслуживания и ремонта поглощающих аппаратов, чтобы собственник, приобретая вагон, не переживал, что в случае отказа он будет месяцами ожидать поступления запасной части и ремонта вагона. Для «Вагонмаша» это стратегический вопрос. Пока открыли

опорные сервисные пункты в Железнодорожском, Иркутске, Комсомольске-на-Амуре, Павлодаре (Казахстан). Недалек день, когда задача будет решена, потому что планы на предприятии реализуются четко, грамотно и без проволочек. И коль скоро заняли лидирующие позиции в своей отрасли, то сдавать их не собираются.

Галина ЧЕМОДУРОВА
Курск-Железнодорожский