

ТРАНСМИССИЯ ВЫПОЛНИМА

На постсоветском пространстве ОАО «Редуктор-ПМ» (входит в холдинг «Вертолеты России») является крупнейшим производителем вертолетных редукторов и трансмиссий. Изделия пермского завода подняли в воздух тысячи вертолетов по всему миру. Каких еще высот планирует достичь предприятие и какие трудности при этом могут возникнуть, рассказал управляющий директор Николай Семикопенко.

— Сегодня на предприятии создается центр компетенций по разработке, производству и послепродажному обслуживанию трансмиссий для различных типов вертолетов. На какой стадии реализации находится проект?

— По сути, центр по производству трансмиссий существует в нашем городе с 1951 года, когда правительство СССР приняло решение об освоении в сжатые сроки серийного выпуска вертолетов. Его выполнение потребовало создания соответствующих производств, в том числе редукторного. В Перми к тому времени изготавливались отдельные компоненты трансмиссий для поршневых двигателей семейства АШ. Поэтому выбор пермского моторостроительного завода в качестве базового для редукторного производства был закономерен.

Чего в Перми всегда не хватало, так это собственных разработок редукторов и трансмиссий. Лет десять назад мы решили изменить ситуацию. Сейчас на заводе сложилась команда специалистов, которые могут проектировать новые изделия, причем в тесной стыковке с производством. Группа конструкторов работает в московском представительстве «Редуктора-ПМ». Кроме того, мы уже много лет сотрудничаем с лучшим специалистом в области редукторостроения, создателем уникального редуктора ВР-26 для самого грузоподъемного вертолета в мире Ми-26 Геннадием Петровичем Смирновым. Итог проделанной работы внушает оптимизм: сегодня на «Редукторе-ПМ» проектируются новые трансмиссии.

Задача создаваемого центра — объединить в Перми все компетенции, связанные с редукторостроением: разработку, производство (включая испытания) и послепродажное обслуживание. По каждому из этих направлений мы развиваемся. Важно не останавливать этот процесс, не топтаться на месте. Нам жизненно необходима возможность проводить собственные научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы. Только сегодня мы определяем около 20 направлений НИОКР. Например, это повышение рабочей температуры редуктора, которая напрямую влияет на показатели его надежности. Или использование в его конструкции деталей из новых материалов, что делает реальной эксплуатацию редуктора без масла. Этот

вопрос актуален для авиации, которая используется в экстремальных условиях: например при полетах в Арктике.

— Начавшееся в августе этого года строительство сборочно-испытательного комплекса также реализуется в рамках создания центра компетенций?

— Разумеется. Авиацию во многом определяют испытания, только они дают гарантию безопасной эксплуатации изделий. Сегодня в нашем распоряжении испытательная база 1970–1980-х годов. Завод несет большие затраты на ее содержание, есть вопросы по экологии, по шумам. Часть редукторов мы возим для испытаний в Москву.

Весь мир ушел далеко вперед, нам приходится его догонять. Создавать новую испытательную базу мы начали в 2003 году, когда спроектировали механически замкнутый стенд для хвостовой трансмиссии 8М для вертолетов Ми-8/17. К настоящему времени нами созданы стенды для хвостовой трансмиссии и угловых редукторов вертолета Ми-28Н, главных редукторов ВР-8А и ВР-14. В первом квартале следующего года планируем ввести в эксплуатацию стенд для ВР-23, начать работу по производству стенда для ВР-26. Наша цель — разместить испытательный блок на одной территории, в новом корпусе. Это сразу заметно снизит издержки и сократит производственный цикл.

Другую половину строящегося комплекса займет сборочная площадка, соответствующая мировым стандартам. Авиационная продукция даже при серийном производстве — штучный товар. Человеческий фактор здесь имеет большое значение, поэтому требования к условиям труда высокие. У нас уже есть опыт переезда цеха из старого помещения в новое. Мы смогли значительно повысить культуру производства, изменить отношение людей к работе.

Холдинг «Вертолеты России» поддерживает наше стремление сконцентрировать производство на одной площадке. Это позволит вывести на совершенно иной уровень работы по созданию новых изделий.

Сегодня я каждый день лично контролирую ход стройки. Наша команда обязана сделать все возможное, чтобы корпус был сдан в 2016 году. А вообще идея его создания возникла больше десяти лет назад. Поездив по миру, ознакомившись



На открытии строительства сборочно-испытательного комплекса ОАО «Редуктор-ПМ». Н. А. Семикопенко рассказывает губернатору Пермского края о дальнейшем развитии предприятия

с опытом ведущих авиапроизводителей, мы увидели, что решение проблемы дефицита современных производственных площадей там уже найдено: не латать старое, а возводить новое. Мы пошли по тому же пути.

— Каковы финансовые и производственные итоги шести месяцев этого года? Всех ли показателей удалось достичь?

— Несмотря на то что мы делаем «небесную» технику, планы у нас вполне земные. Все задачи, какими бы жесткими они ни были, достижимы, мы всегда знаем, как добиться их реализации. В этом году предприятие выполнило полугодовой план по объемам продаж на 104%, в денежном выражении это около 3 млрд рублей.

— Недавно стала известна информация, что в ближайшие три года объем инвестиций в развитие предприятия составит около 3,5 млрд руб. На какие проекты, кроме строительства нового комплекса, будут направлены эти средства?

— Есть ряд основных технологических процессов, которые мы совершенствуем. Это производство шестерен с прямым и спирально-коническим зубом, валов, корпусных деталей, отработка технологий покрытия деталей, сборка изделий и их испытания.

Мы занимаемся техпереворужением с момента образования предприятия в 1995 году. Едва встав на ноги, еще, образно говоря, шатаясь на них, мы стали изыскивать средства сначала для модернизации оборудования, затем для покупки нового. И сегодня у завода есть поводы для гордости. В области обработки зуба «Редуктор-ПМ» за-

нимает лидирующее положение в стране. У нас оснащенная по последнему слову техники металлургическая лаборатория. Есть удачный опыт организации с нуля сложнейшего по технологии участка химико-термической обработки (ХТО).

Сегодня процесс технологического развития должен быть непрерывным. Необходимо выровнять все производственные цепочки. Например, когда был запущен участок ХТО, стало понятно, насколько глубокая модернизация гальваники необходима. Более того — даже при проектировании новых изделий нужно учитывать изменившуюся технологию ХТО.

Отдельный вопрос — финансирование НИОКР. Это важнейшее направление, которого пока в нашем инвестиционном плане нет. Надеюсь, сумеем изменить эту ситуацию.

— Сегодня «Вертолеты России» реализуют несколько проектов по модернизации имеющихся моделей вертолетов и созданию новых. «Редуктор-ПМ» принимает участие в этой работе?

— Конечно. Предприятие освоило выпуск редукторов для последней модификации боевого вертолета Ми-28Н, модифицированной трансмиссии для новейшего вертолета Ми-171А2. Сейчас мы работаем над созданием трансмиссии для Ка-62. Новых изделий сегодня мало, у тех, что есть, непростая судьба. Дело в том, что от разработки до производства и запуска в серию должны пройти годы. Это длинные деньги, долгий путь.

— Одна из тем инженерно-промышленного форума, который в эти дни проходит в Перми, — подготовка моло-

дых специалистов. Какая работа ведется в этом направлении на вашем предприятии?

— На заводе невозможно не заниматься кадрами, иначе он встанет. В последнее время на предприятии значительно омолодился состав конструкторов, технологов, рабочих. Средний возраст — 35 лет. У нас работает много выпускников политеха, авиационного техникума, техникума промышленных и информационных технологий. Каждый год около 150–180 студентов проходят на заводе практику. Присматриваемся к каждому.

Сегодня молодые технологии и конструкторы хорошо готовы, например, к компьютерному проектированию. При этом зачастую у них возникают сложности при составлении технической документации. Им нужно учиться коммуникации, быть более восприимчивыми к новой информации. Но самое главное — молодые люди должны быть ориентированы на постоянную активную работу, должны брать инициативу на себя. Сейчас на промышленных предприятиях перспектив для них немало, нужно лишь суметь проявить себя.

Работая в авиастроении, нельзя рассчитывать на мгновенный успех, каждый специалист должен пройти путь становления. И этот путь, говорю по собственному опыту, увлекателен. В нашей отрасли работают талантливейшие люди, которые своим примером подтверждают, что авиастроительная отрасль — это элита промышленности. Если молодежь будет проявлять интерес к работе, верность выбранной профессии, то и в их поколениях появятся знаменитые конструкторы и высококлассные руководители.