

# ОАО «Брянский Арсенал» — будущее рядом

Г.В. КОРОВКИН

В конце ноября 2006 г. Группа ГАЗ провела на ОАО «Брянский Арсенал» масштабную конференцию с участием большого количества потребителей из различных регионов России и стран СНГ, а также представителей дилерской сети предприятия. Организаторы этого мероприятия проделали серьёзную подготовительную работу и рационально использовали имевшееся в их распоряжении время и внимание участников.

В начале было организовано посещение демонстрационной площадки предприятия, где находились образцы новых изделий, подготовленные к серийному производству. Конструктивные особенности и технические параметры каждого из образцов профессионально комментировал главный конструктор завода с одновременным показом возможностей рабочего оборудования и машины в целом.

Первый образец — полноприводной автогрейдер ГС-25.09 тяжёлого класса (рис. 1) — привлек внимание присутствующих наличием конструкторских решений, определяющих его новизну, технический уровень и современный дизайн. В соответствии с принятой концепцией создания машин нового поколения основные комплектующие изделия, входящие в конструкцию ГС-25.09, представляют собой продукцию известных зарубежных производителей — Roclain, NAF, ZF, Cummins, Deutz и других. Полностью закрытая кабина с тонированными стёклами с очистителями и омывателями, регулируемая рулевая колонка, расположение элементов управления и контроля в зоне 90-градусного сектора перед оператором, системы отопления и вентиляции, а также современная шумовиброизоляция, обеспечивающая общий уровень шума не более 80 Дб, создают в своей совокупности оптимальные условия на рабочем месте оператора. Хотя, по мнению некоторых потребителей, существующее расположение ручек управления рабочими органами грейде-



Рис. 1. Автогрейдер ГС-25.09



Рис. 2. Ручки управления рабочими органами в кабине оператора автогрейдера ГС-25.09



Рис. 3. Передний отключаемый мост с гидростатическим приводом автогрейдера ГС-25.09



Рис. 4. Автогрейдеры классов 180, 140 и 100

ра (рис. 2) можно было бы пересмотреть, так как для обзора рабочей зоны и позиционирования отвала относительно поверхности земли оператору необходимо вставать и наклоняться вперёд, и в это время ручки управления оказываются в неудобной зоне относительно положения оператора. Конечно, разработчики эту проблему не оставят без внимания, как и необходимость самой тщательной проверки новых конструктивных решений в условиях полигонных испытаний и эксплуатации. Передний отключаемый мост с гидростатическим приводом (рис. 3), гидромеханическая трансмиссия с автоматической коробкой передач, шарнирно сочленённая рама, двухконтурная тормозная система с гидроусилителем, выравниванием давления и резервным приводом, гидросистема с насосом постоянного объёма и разгрузкой при нейтральном положении золотников гидрораспределителя значительно улучшают технические характеристики и надёжность грейдера в целом. Однако такая техника ставит перед потребителями вопрос о необходимости подготовки операторов соответствующей квалификации, что также понимают представители этих организаций и о чём в перерывах конференции можно было услышать.

На демонстрационной площадке завода также были выставлены автогрейдеры классов 180, 140 и 100 (рис. 4), изготовленные в соответствии с концепцией развития модельного ряда с использованием комплектующих зарубежных фирм, асфальтоукладчик АСФК-3-02 (рис. 5), дорожная фреза ФДХС-К-1000-01 (рис. 6) и прицепы грузоподъёмностью 10, 15 и 20 т (рис. 7). Каждый из образцов заслуживает отдельного рассмотрения, однако особо следует отметить появление впервые в России дорожной фрезы, технические характеристики которой соответствуют лучшим зарубежным аналогам. Данная машина прошла необходимый объём испытаний, получила известность, а вслед за этим и первые заказы на её поставку.

После подробного ознакомления с образцами и демонстрацией возможностей представленной техники в актовом зале предприятия начала работу конференция. Руководители предприятия и его маркетинговые службы ознакомили присутствующих с основными направлениями и перспективами расширения и совершенствования модельного ряда дорожной техники с учётом возможностей брянского завода, а также технического и производственного потенциала предприятий, входящих в Группу ГАЗ

– отделение «Спецтехника». Некоторые направления представленной стратегии и меры по их реализации вызвали много вопросов и мнений, но такое положение представляется вполне естественным. Разработчики, конечно, более подготовлены и информированы о целях и путях её реализации, но всё же выносят упомянутую стратегию на широкое обсуждение, рассчитывая, видимо, таким образом получить подтверждение правильности выбранного направления. Состав приглашённых на конференцию специалистов тесно связан с продукцией завода, её качеством, техническим уровнем и состоянием гарантийного и послегарантийного обслуживания техники, находящейся в эксплуатации, обеспечения запасными частями и ремонтом, поэтому все эти проблемы понятны и непосредственно затрагивают интересы каждого. Как обычно бывает в таких ситуациях, время расставит всё по своим местам, подтвердив обоснованность того или иного направления, но обсуждение всегда помогает уточнить генеральную линию с учётом высказанных замечаний и предложений, а также ознакомиться с иной точкой зрения, при этом, безусловно, понимая возможные последствия ошибочных решений. Следует отметить, что эту задачу конференция выполнила достаточно успешно. Представители более 40 регионов России и СНГ активно и заинтересованно вели диалог с руководством предприятия, высказывая много интересных предложений с выявлением несогласованности действий основного производства и дилеров, сервисных служб и ремонтных организаций. Поднимались вопросы, которые в значительной мере влияют на имидж предприятия, отношение потребителей к его продукции, конкурентоспособность выпускаемой техники.

Ситуация на рынке машиностроительной продукции России, в том числе и строительно-дорожных машин, складывается не в пользу отечественных производителей, так как зарубежные фирмы, в том числе Японии и Китая, занимают уже около 50% его объёма, и ежегодно этот процент увеличивается. Поэтому откровенный разговор очень необходим, ведь в ближайшее время нам, видимо, придётся жить по законам ВТО, которые исключают любое протекционирование или ограничительные меры со стороны государства, – только прямая конкуренция со всеми, кто появляется на рынке. Полагаться можно лишь на собственные возможности: разработанную стратегию, производственно-технологический потенциал, профессионализм и интеллектуальную базу конструкторских и технологических служб предприятия. Вопро-



Рис. 5. Асфальтоукладчик АСФК-3-02



Рис. 6. Дорожная фреза ФДХС-К-1000-01



Рис. 7. Полуприцеп-тяжеловоз 808

сы сервиса и поставки запасных частей и ремонта в этих условиях также являются одними из важнейших, что подтверждается опытом работы зарубежных фирм на российском рынке. Кроме обучения операторов для работы на сложном и дорогостоящем оборудовании, они, как правило, обеспечивают в течение 24 ч доставку практически любого узла или детали даже в период послегарантийной эксплуатации. И этот опыт нужно изучать, готовиться работать таким образом, иначе нас на рынке не будет.

В целом мероприятие проведено на хорошем организационном уровне, с большой информационной содержательностью и пользой для всех участников. Единственное, что хотелось бы предложить в качестве дополнения разработчикам машин, – наверно, пора задуматься над обеспечением возможности использования автогрейдеров с системами GPS и GLONASS, так как данная необходимость уже наступает и становится достаточно актуальной.

СДМ