

В тренде автомобилестроения

«ТПВ РУС» разрабатывает «универсальное» сиденье

Молодое перспективное предприятие «ТПВ РУС» всего за пять лет своего присутствия на рынке смогло занять прочное место в списке поставщиков ОАО «АВТОВАЗ»: компания полностью закрывает номенклатуру сидений на модели LADA Granta, LADA Kalina и Datsun. В этом году «ТПВ РУС» начала поставки на конвейер двух новых комплектов – сидений black line на LADA Kalina и сидений на LADA Granta Sport. Сохраняя свои позиции «ТПВ РУС» помогает постоянная работа над повышением качества.

Федор Григорьев
office@ponedelnik.info

Компания «ТПВ РУС» была основана в 2011 году. Сфера деятельности – изготовление автомобильных сидений для автосборочных предприятий. Объем производства – не менее 20 тыс. комплектов сидений в месяц (около 620 тыс. в год). Руководство предприятия планировало сделать «ТПВ РУС» резидентом «ОЭЗ Тольятти»: была подана заявка и разработан проект завода. Однако позже менеджмент пересмотрел свои возможности и сделал вывод о нецелесообразности выхода в ОЭЗ.

В «ТПВ РУС» постоянно работают над снижением затрат и себестоимости выпускаемой продукции, в том числе используя принцип Monozukuri («искусство создавать качественные вещи») совместно с представителями закупочной организации AVTOVAZ–Renault–Nissan.

«ТПВ РУС» как бы разделена на две части: сварка и окраска каркасов сидений находятся в Сызрани на площади 7 тыс. кв. м; сборочное производство расположено в Тольятти и занимает площадь 5,5 тыс. кв. м. На предприятии трудится 700 человек. «ТПВ РУС» участвует в проектах LADA Granta, LADA Granta lift back, LADA Kalina и Datsun.



«Улучшение системы менеджмента качества, обучение трудового коллектива и подготовка производства в соответствии со стандартами дает возможность сразу получать продукт, которого от нас ожидает потребитель», – отмечает заместитель главного инженера «ТПВ РУС».

Чтобы выжить в жестких условиях конкуренции, компания добровольно пошла на сертификацию по ISO 9001, ISO/TS 16949. Цель сертификации – улучшение системы качества.

«Также мы исполнили требования АВТОВАЗа по декларированию процедур IMP QR (обеспечение качества

и подготовки производства), – рассказывает заместитель главного инженера по развитию Максим Грызунов. – Как участники этого проекта мы подверглись аудиту АSES (аудит по качеству) со стороны АВТОВАЗа в конце 2014 года. В 2015-м мы подтвердили свой уровень качества, следующее подтверждение будет в 2016 году. Это по-

могает нам выйти на тот уровень, которого требует от нас АВТОВАЗ».

«В основе поддержания качества лежит принцип непрерывного улучшения – анализ недостатков, мероприятия по их устранению, анализ достигнутого результата. После этого приходит понимание, какие мероприятия разрабатывать дальше», – поясняет Максим Грызунов. «Улучшение системы менеджмента качества, обучение трудового коллектива и подготовка производства в соответствии со стандартами дает возможность сразу получать продукт, которого от нас ожидает потребитель», – отмечает заместитель главного инженера.

После внедрения новой системы качества у «ТПВ РУС» уровень дефектности в показателе поставки снизился до 9 PPM на 1 млн деталей (для сравнения: в 2014 году у «ТПВ РУС» по «ОАГ» уровень PPM был 50, по АВТОВАЗу – 15).

«PPM 9 – это показатель лидеров автомобилестроения. Чтобы его достигнуть, мы внедрили ряд дополнительных

мер, которые защищают нашего потребителя, – рассказывает инженер по качеству «ТПВ РУС». – Определяем часто повторяющиеся дефекты и затем улучшаем либо конструкцию, либо технологию, либо дополнительно обучаем персонал. Кроме того, от нас постоянно дежурит группа на АВТОВАЗе. Она принимает инициативные меры для того, чтобы продукция с дефектом не попала на сборку».

Помимо повышения качества, в «ТПВ РУС» постоянно работают над снижением затрат и себестоимости выпускаемой продукции, в том числе используя принцип Monozukuri («искусство создавать качественные вещи») совместно с представителями закупочной организации AVTOVAZ–Renault–Nissan. Сегодня на производстве разрабатывают восемь мероприятий, которые дадут 11 млн рублей прямого экономического эффекта за полгода. В настоящий момент мероприятия находятся на согласовании в инженерных службах АВТОВАЗа.



В «ТПВ РУС» занялись созданием «универсального» сиденья, которое можно будет поставить на любой автомобиль.

Еще одно направление деятельности «ТПВ РУС» – импортозамещение. «У нас идет ряд мероприятий по уходу от некоторых импортных комплектующих, – говорит Максим Грызунов. – Мы согласовали этот проект с АВТОВАЗом. По результатам уже понятно, что стоимость комплектующих будет снижена, а значит, эффект почувствует и АВТОВАЗ. К слову, часть работ по испытанию модернизированных сидений взял на себя автозавод».

«Многие работники нашего предприятия прошли свою школу на автозаводе либо работали на дочерних предприятиях АВТОВАЗа, – говорят представители руководства «ТПВ РУС». – И мы понимаем, что, пока работает АВТОВАЗ, у нас тоже все будет хорошо».

Но это еще не все. Инженеры и конструкторы «ТПВ РУС» занялись созданием «универсального» сиденья, которое

при небольшой модернизации можно будет поставить на любой автомобиль: «Наша концепция – сделать определенную платформу и приспособить наше сиденье для различных моделей. Мы планируем сегодня, после разработки такой платформы и проведения испытаний, принять участие в одном из действующих проектов АВТОВАЗа. Таким образом мы будем развивать инженерное направление нашей деятельности и расширять производство. Наш плюс в определенном конкурентном преимуществе в части цены изделия – оно будет не импортным, а российским».

«Мы поздравляем коллектив автозавода с юбилеем – 50-летием. Многие работники нашего предприятия прошли свою школу на автозаводе либо работали на дочерних предприятиях АВТОВАЗа, – говорят представители руководства «ТПВ РУС». – И мы понимаем, что, пока работает АВТОВАЗ, у нас тоже все будет хорошо».

будет. Еще не было такого, чтобы по нашей вине стоял конвейер».

Михаил Криштал:

«Если руководство АВТОВАЗа намерено обновить инженерный корпус – значит нацелено на развитие»

20 июля состоялось празднование 50-летнего юбилея ОАО «АВТОВАЗ», в ходе которого его президент Николай Мор озвучил планы по развитию предприятия, напрямую связанные с будущим Тольятти. Михаил Криштал как глава другой градообразующей структуры – Тольяттинского государственного университета – рассказал в интервью «ПН» о своих впечатлениях от знакомства с Николаем Мором и готовности университета отвечать задачам, которые ставит в своем дальнейшем развитии автогигант.

– Михаил Михайлович, каковы ваши впечатления от общения с новым президентом АВТОВАЗа Николаем Мором?

– Мы познакомились 20 июля на праздновании 50-летия АВТОВАЗа в «Лада-Арене». Поскольку меня пригласили на день рождения, я пришел с подарком – бронзовым Шуриком – уменьшенной копией скульптуры «Студент, спешащий на занятия», расположенной на ступеньках главного корпуса ТГУ. Лучший подарок – тот, который сделан своими руками, а это почти ювелирное изделие изготовлено в инновационно-технологическом центре ТГУ с использованием метода быстрого прототипирования.

Нам удалось поговорить с Николаем Мором, несмотря на то, что он принимал гостей, и могу сказать, что новый президент АВТОВАЗа произвел на меня благоприятное впечатление. Во-первых, он со сцены сказал, что АВТОВАЗ неразрывно связан с Тольятти. Во-вторых, уже в личной беседе – что готов прийти в сентябре в ТГУ в связи с намерением завода в ближайшее время объявить о приеме на работу достаточно большого количества молодых инженеров в возрасте до 35 лет. Эта новость позволила мне по-другому взглянуть на ситуацию вокруг нашего города и АВТОВАЗа. Если руководство авто-

гиганта нацелено на кадровое обновление, значит, намерено развиваться – и развиваться вместе с Тольятти. Об этом же на юбилее говорил и губернатор Самарской области Николай Иванович Меркушкин.

Новость о приеме на работу молодых инженеров порадовала меня и потому, что у ТГУ колоссальный опыт в подготовке инженеров. Собственно, в этом году наш университет тоже празднует юбилей, тройной, и одна из дат – 50 лет с момента создания Тольяттинского политехнического института. 16 сентября 1966 года вышло Постановление Совета Министров СССР о строительстве в городе Волжского автозавода. В этом же документе было прописано создание Тольяттинского политехнического института (ТПИ) на базе филиала Куйбышевского индустриального института для «обеспечения кадрами специалистов строящегося автозавода».

С того момента наш вуз подготовил свыше 75 тыс. специалистов. Мы сводили данные по выпускникам ТГУ, работающим или работавшим на автозаводе, с Дмитрием Михаленко – он тоже, кстати, наш выпускник, – который на тот момент занимал должность вице-президента по персоналу и социальной политике ОАО «АВТОВАЗ». Так вот на 15 тысячах мы просто устали



Михаил Криштал: «Проведение на родине АВТОВАЗа в год 50-летнего юбилея отечественного автогиганта международных студенческих соревнований «Формула студент» позволит популяризировать инженерные направления подготовки студентов».

считать и остановились. В то время на заводе более 70% всех специалистов и руководителей АВТОВАЗа были выпускниками ТПИ–ТГУ.

– Способен ли сегодня университет обеспечить потребности в подготовке инженерных кадров должного уровня для автомобильной промышленности?

– Мы всегда стремились давать нашим студентам актуальные знания в соответствии с требованиями работодателей. В марте 2012 года мы договорились с АВТОВАЗом о целевой подготовке студентов по со-

гласованным программам. Завод учредил доплату в размере 1500 рублей к стипендии студентам, обучающимся по специально разработанным целевым программам.

ТГУ может готовить студентов под нужды конкретных предприятий, причем с учетом их специфических требований.

Совместно был разработан дополнительный перечень квалификационных требований, предъявляемых к выпускникам. Были гарантии трудоустройства и повышенной зарплаты выпускникам в случае успеш-

ного освоения программы. К сожалению, тогда мы успели подготовить только 91 специалиста по этой программе. Однако этот пример говорит о том, что ТГУ может готовить студентов под нужды конкретных предприятий, причем с учетом их специфических требований.

Мне было особенно приятно, когда на праздновании юбилея губернатор вручил почетный знак «За труд во благо земли Самарской» директору проекта семейства автомобилей XRAY Олегу Грүненькову – мы вместе с ним долгое время работали в научном центре АВТОВАЗа, и он также является выпускником нашего вуза.

– А если говорить о качестве подготовки будущих выпускников-инженеров?

– Ими мы можем гордиться уже сейчас. В ТГУ существует амбициозная команда Formula Student (FS) TGU – Togliatti Racing Team. В рамках участия в соревнованиях FS она проектировала и собрала собственными силами уже четыре гоночных болида. Этот проект – масштабная международная серия студенческих инженерных состязаний. В них участвуют 50 стран и более 500 команд со всего мира. В 2015 году в Москве команда ТГУ заняла третье место и завоевала семь призовых кубков в различных номинациях, в том числе

своей разработкой, но и волей к победе. Кстати, когда в ТГУ президент по инженерингу ОАО «АВТОВАЗ» Харальд Грюбель и увидел, что наши «формулисты» делают, то, по его словам, он лишней раз убедился, что не бюджет делает проект успешным.

С 8 по 11 сентября эти международные соревнования пройдут в Тольятти. ТГУ выступит генеральным партнером. Площадкой для проведения выгубран автодромом паркового комплекса истории техники имени К. Г. Сахарова (бывший технический музей ОАО «АВТОВАЗ»). Безусловно, это станет одним из наиболее ярких и масштабных событий осени. Мы считаем, что проведение на родине АВТОВАЗа в год 50-летнего юбилея отечественного автогиганта международных студенческих соревнований позволит популяризировать инженерные направления подготовки студентов и повысить узнаваемость и привлекательность Самарской области среди иностранных специалистов в сфере автомобилестроения.

– АВТОВАЗ тоже выступает партнером соревнований?

– Переговоры на эту тему ведутся. За границей у FS очень сильная поддержка автоиндустрии. Проект поддерживают такие гиганты, как Bosch, VW, Audi, BMW, Mahle, Brunel, DEKRA, Continental, Eaton, GKN, SolidWorks и другие. «Формула студент» – это образовательный проект, позволяющий студентам еще во время обучения в вузе получить практико-ориентированные знания и реальные навыки для будущей работы. Речь идет не только об инженерных компе-

тенициях, но и об умениях обеспечить информационную и маркетинговую поддержку проекта. Стоимость автомобилей топ-команд составляет около €100 тыс., и над всеми этими болами студенты работают собственными силами с момента проектирования. Для компаний, поддерживающих студенческие команды, проект представляет собой площадку для взаимодействия кадров топ-уровня. Около 30% участников команд «Формулы-1» прошли школу «Формулы студент».

– Что, на ваш взгляд, сегодня необходимо для выстраивания плодотворных отношений между ТГУ и АВТОВАЗом?

– Официальные взаимоотношения у нас были всегда. Раз в пять лет мы обновляем с руководством АВТОВАЗа генеральное соглашение о взаимодействии. В данный момент действует соглашение, подписанное в 2015 году с прежним президентом Бу Андерссоном.

Также ТГУ официально признан опорным вузом АВТОВАЗа. В соответствии со своей Программой инновационного развития (ПИР) завод входит в список 47 предприятий стратегического значения, в отношении которых 3 августа 2010 года принято решение Правительства Российской Федерации о поддержке инновационных технологий и инновациям о разработке ПИР. Оно предусматривает обязательное взаимодействие с вузами и выделение опорных вузов для реализации ПИР конкретного предприятия.

И все же любые вопросы решают не столько бумаги, сколько налаженные связи. Я надеюсь, что с Николаем Мором у нас сложатся хорошие деловые отношения. Тем более что предпосылки к этому есть.