



Фото В.Воробьев

В конце прошлого года в Пекине проводилась Российская национальная выставка. Наибольшим интересом пользовались там стенды Международного центра деловых контактов "Дельконт", где были представлены последние разработки ряда московских фирм среднего и малого бизнеса. Посетителям особенно приглянулся стенд "Инновационно-внедренческого предприятия Эдуарда Дергачева". Представители китайского МПС заинтересовались модернизацией подвагонного хозяйства, системой автоматической заправки пассажирских вагонов питьевой водой, а также устройством для очистки воды от нефтепродуктов.

«Бочка» на зависть Диогену

Оригинальному устройству
присудили Гран-при

То, что инновации Эдуарда Дергачева выделили среди других достойных разработок, вполне объяснимо. Парк пассажирских вагонов в Китае насчитывает около 400 тысяч единиц. Через 10 лет эксплуатации каждый из них переоборудуют под пригородные перевозки, поскольку электричек в Поднебесной нет. И перспектива модернизации вагонов с целью повысить устойчивость и безопасность весьма заманчива. Не говоря уже о возможности применения этих инноваций при строительстве новых пассажирских вагонов.

Кстати, сотрудники предприятия Э. Дергачева сами проводят научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, изготавливают опытные образцы, испытывают их, готовят оснастку и, как правило, через полгода начинают серийное производство.

Но по законам КНР, чтобы использовать зарубежные технические устройства, их необходимо запатентовать в Китае. А ведь за полтора десятка лет исправно работающие на наших железных дорогах дергачевские узлы и системы растеряли инновационный приоритет. Поэтому необходимо снова подавать заявки на патент (с учетом эксплуатационных наработок) и только после подтверждения приоритета у себя в стране можно защищать его в других государствах. Так что работу предстоит проделать колоссальную.

Если бы Эдуард Петрович Дергачев был только изобретателем, но не обладал талантом менеджера, необходимым для решения множества проблем, связанных с продвижением инноваций на рынок, дело скорее всего застыло бы еще на начальной стадии. Факты же таковы: за 15 лет на сеть железных дорог России поставлено свыше 900 тысяч узлов и систем, защищенных 39 патентами. Экономический эффект от их использования уже превысил 890 млн долларов. Основные среди них - поводок тележки, обеспечивающий плавность хода и устойчивость вагона; универсальный амортизатор для подвески генератора, защищающий его от вибрации, падения на путь, и опора редуктора, доказавшая свою повышенную динамическую выносливость по сравнению с другими аналогами.

Вполне понятен интерес китайских специалистов и к автоматизированной системе заправки пассажирских вагонов водой. Давняя проблема - обильный перелив воды на путь - объясняется конструктивными особенностями водоснабжения вагонов. В зимнее время на станциях заправки это приводит к образованию наледей в междупутьях, создает трудности для технического ос-

ИННОВАЦИИ

мотра и ремонта ходовых частей вагонов, мешает безопасной работе обслуживающего персонала. Для удаления льда требуется специальная техника и немалые затраты.

Еще в 1985 году Дергачев разработал специальное запирающее устройство для автоматического прекращения подачи воды после заполнения бака. Естественно, была подготовлена и утверждена в МПС вся необходимая техническая документация. Специалисты института ГипротрансТЭИ подсчитали экономический эффект на один вагон в год: без малого 4 тысячи рублей. Однако за 10 лет на железные дороги поставлено менее 3900 запорных клапанов, хотя только ежегодная потребность достигает почти 5 тысяч. Сами эксплуатационники подсчитали, что использование дергачевской новинки позволяет экономить за год свыше 900 тысяч тонн питьевой воды. Тем не менее работы, выполнявшиеся ранее на железных дорогах по программам ресурсосбережения и безопасности движения, пока не включены в аналогичную программу на 2008 - 2010 годы, а следовательно, и средств не выделено.

Учитывая проявленный китайскими специалистами интерес, вполне вероятно, что у соседей процесс внедрения запорных клапанов пойдет куда быстрее. Там не скупятся на финансовые вложения в потенциально выгодные проекты.

Кстати, весьма практичный подход у китайских железнодорожников и к использованию дергачевских новаций в подвагонном оборудовании - опоры редуктора, универсального амортизатора для подвески генератора и поводка тележки. Достигнута договоренность о том, что их, а также запорные клапаны установят на четырех составах поезда Москва - Пекин с китайскими вагонами, чтобы поездные бригады смогли на практике ознакомиться с этими устройствами.

Особого внимания на выставке удостоилась также "Бочка Дергачева" - устройство для очистки воды от нефти. Установка не содержит фильтров, работает автономно и очень эффективна в системе оборотного водоснабжения. Во время эксплуатации требуется минимум затрат, а габариты устройства диктует задаваемая производительность. Изделие защищено 12 авторскими свидетельствами и патентами, награждено дипломом и Гран при Международного салона промышленной собственности "Архимед-2005".

Диапазон использования "Бочки" очень широк. С ее помощью

можно очищать сточные воды любых, в том числе железнодорожных, предприятий, на промывочно-пропарочных станциях освобождать цистерны от остатков нефтепродуктов, обезвреживать те же нефтепродукты в местах добычи нефти, а также удалять их с поверхности морей, рек и других водоемов. Последнее особенно актуально в связи с участившимися экологическими катастрофами.

Подобная новинка могла бы вызвать интерес не только в Китае. Но у нас нет в стране политики и системы продвижения инноваций на международный рынок. Торговать нефтью проще, чем интеллектуальным продуктом. Поэтому, несмотря на огромное количество изобретателей и изобретений, вклад нашей страны в мировую интеллектуальную собственность пока не превышает полтора процентов. А вот у Китая этот важный показатель уже приближается к 25 процентам. Еще по одному показателю - количеству патентных заявок, представленных в другие страны, - Россия занимает 25-е место в мире после... Лихтенштейна.

Между тем интересных разработок у нас пруд пруди.

Но в России некоторые отечественные предприятия и фирмы перекупщики привыкли пользоваться уникальными изделиями бесплатно. Вместо того чтобы заключать лицензионный договор, чуть ли не в приказном порядке требуют порой представить чертежи запорного клапана, опоры-редуктора или других изделий. "Подножку" малое предприятие может ожидать с любой стороны. И все потому, что хромает законодательство, а родное ведомство по существу упускает возможности малого предпринимательства. Такие предприятия, как правило, работают без финансовой поддержки, без экспериментальных цехов, хотя приносят РЖД немалую пользу. А была бы поддержка, и эффект наверняка был бы больше.

Не в пример железнодорожникам московское правительство в последние годы повернулось лицом к предпринимателям. Об этом свидетельствует не только участие ряда фирм малого и среднего бизнеса на пекинской выставке. Московские власти отдают предпринимателям рабочие площадки даже без арендной платы! Глядишь, при такой поддержке и накопленном опыте интеллектуальный потенциал и предприятия Дергачева сможет найти достойное применение и в других транспортных отраслях.

Николай ВАСИЛЬЕВ

На снимке: Эдуард Дергачев (второй справа), начальник главного технического управления МПС Китая (справа) на Российской национальной выставке в Пекине.