

→ различные материалы. Научились и этому. Сейчас самый сложный технологический процесс — покраска. Учились многие, перенимали технологию многие, но и сейчас только семь-восемь человек могут делать финишную покраску — это ювелирное умение, на кончиках пальцев. Буквально недавно начато производство собственных тележек для подвижного состава. Очень много работы проведено с поставщиками.

ВГ: Кто сегодня ваши комплектаторы?

А. С.: Контракт с РЖД предусматривает, что уровень локализации производства комплектующих в России должен к 2015 году достигать 55%, в 2016 году — до 70%, в 2017 году — до 80%. Локализация — это не просто «отверточная технология», это комплексный процесс: обучение людей, подбор оборудования, материалов для производства, работа с поставщиками. Мы сейчас выпускаем поезд на уровне 60% локализации. Но даже внутри российских комплектующих есть еще импортные элементы. Например, мы покупаем у компании из Санкт-Петербурга двери, привод которых производится в Финляндии. Мы его пока не можем заменить, но при углублении локализации мы все равно сделаем этот привод на российском предприятии.

К нам приезжали представители нескольких немецких компаний, просили дать им возможность осуществлять поставки для «Ласточки». Но мы им сказали однозначно, что с нами работают только российские или совместные предприятия.

Есть уникальные случаи. Одна челябинская фирма с чистого листа смогла сделать маску на кабину поезда. Даже для Германии ее делает одна-единственная французская компания по очень высоким ценам. Маска, которую сделали челябинцы, полностью соответствует всем требованиям. Сейчас мы им дали технические требования на другие продукты аналогичного характера. У них хорошее качество, грамотные инженеры, которые быстро вникают в новые технологии.

Мы регулярно проводим встречи с поставщиками, приглашаем сразу всех. И я могу отметить, что компании стремятся остаться у нас в поставщиках. «Ласточка» дает стимул тянуться к качеству: фирмы сегодня тратят большие деньги на то, чтобы оборудовать свое производство, улучшить технологии и выпускать продукцию для «Ласточки». Сегодня вокруг «Уральских локомотивов» сформировано сообщество примерно из 100 российских поставщиков узлов и компонентов. Это наши настоящие единомышленники. Они способны работать по международным стандартам, в том числе специализированному стандарту для поставщиков железнодорожной продукции IRIS. В следующем году всем нам предстоит проверка: надо будет ускорить производство, делать больше, но не терять в качестве и не повышать стоимость. Если мы это испытание пройдем, значит, будет создан крепкий машиностроительный кластер, которому по силам то, что мы и сами пока не можем представить.

ВГ: Проблемы с повышением уровня локализации возникают?

А. С.: Бывает, что российским фирмам требуется подтянуть свое производство, потому что мы требуем высокий уровень качества. Они должны сделать продукт не хуже, чем в Европе. Для этого им выдаются определенные «дорожные карты», мы поэтапно контролируем их работу. Сейчас у нас несколько десятков российских поставщиков. Один поставщик может поставлять и 20, и 30, и 40 разных компонентов.

ВГ: Какие элементы «Ласточки» в России пока не могут произвести?

А. С.: Есть проблемы с силовым электронным оборудованием. Это действительно сложная высокотехнологичная отрасль, которую сегодня контролируют ведущие мировые фирмы. Даже Китай продолжает покупать такие продукты у них. Мы производственное предприятие, которое хоть и несет некоторые научно-исследовательские функции, так глубоко заниматься силовым электронным оборудованием не может. Это отрасль на уровне молекулярной физики.

ВГ: Вы рассматриваете рынки сбыта кроме России?

А. С.: На пространстве 1520 (железнодорожная колея бывшего Советского Союза) есть желающие наши поезда приобрести. Мы получаем письма из Азербайджана, Грузии, у нас были представители прибалтийских стран. Но когда начинаешь вести диалог, оказывается, денег у них нет. Поэтому мы пока нацелены на Россию.

Интервью взял НИКОЛАЙ ЯБЛОНСКИЙ

«МЫ КАЖДЫЙ ДЕНЬ РАБОТАЕМ ВМЕСТЕ С РЖД»

О ТЕХНИЧЕСКИХ ОСОБЕННОСТЯХ ЭЛЕКТРОПОЕЗДА «ЛАСТОЧКА», РАСШИРЕНИИ МОДЕЛЬНОГО РЯДА СКОРОСТНЫХ ПОЕЗДОВ И КОНКУРЕНЦИИ НА РЫНКЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА РАССКАЗАЛ ГЛАВНЫЙ КОНСТРУКТОР ЗАВОДА «УРАЛЬСКИЕ ЛОКОМОТИВЫ» ВИТАЛИЙ БРЕКСОН.

BUSINESS GUIDE: Почему для уральского производства электропоездов в качестве партнера был выбран Siemens?

ВИТАЛИЙ БРЕКСОН: С точки зрения техники Siemens — передовая компания. Она обладает компетенциями во всех сферах разработки подвижного состава и на сегодняшний день, пожалуй, самыми передовыми запатентованными технологическими решениями в этой области. За пять лет нашего совместного проекта мы не раз убеждались, что это действительно так.

ВГ: Какими техническими возможностями обладает «Ласточка»?

В. Б.: Это поезд нового поколения. На «Уральских локомотивах» впервые в России освоена и поставлена на поток сварка кузовов вагонов из алюминиевого экструдированного профиля. Это технологическое решение, которое дает нам новые возможности при проектировании и производстве электропоездов. Алюминий всегда считался авиационным металлом — из него поезда в России никогда не делали. Мы сделали. При габаритах российского электропоезда, которые больше европейских, вес вагона остается небольшим и нагрузка на рельсовый путь у него значительно ниже, чем у привычных нам электричек. В результате поезд при больших скоростях не наносит рельсам тех динамических повреждений, которые были бы неизбежны, если бы он был сделан из черного металла. Вагоны обладают огромной вместимостью. Например, пятивагонный городской экспресс предусматривает 1368 пассажирских стоячих и сидячих мест — это как десять вагонов старой советской электрички. При этом «Ласточка» дает возможность экономить на эксплуатации: у нее большой межремонтный пробег, высокий коэффициент технической готовности.

ВГ: Насколько российская железнодорожная инфраструктура готова к поездам «Ласточка»?

В. Б.: «Ласточка» делалась по заказу, а значит, в соответствии с требованиями «Российских железных дорог». Сегодня мы проходим сертификационные испытания. Они в основном направлены на проверку взаимодействия поезда с элементами инфраструктуры РЖД. Показатели испытаний положительные. Напомню, Siemens поставил первые «Ласточки» для перевозок на зимних Олимпийских играх в Сочи. Они отработали успешно. Каждый день поезда поднимали в горы десятки тысяч людей и спускали их обратно. По расписанию с точностью до 30 секунд. Во время Олимпиады работу «Ласточек» отслеживал Центр скоростного движения РЖД. Никаких вопросов по инфраструктуре не возникло. Сейчас эти поезда работают на участках Москва—Нижегород, Санкт-Петербург—Петрозаводск, Санкт-Петербург—Великий Новгород. Там нет проблем, напротив, только увеличивается пассажиропоток. Как только люди пересели с деревянных лавок со-



ЕКАТЕРИНА ТИТОВА

ветских электричек в этот поезд, у них появилось желание им пользоваться. Кто-то пересел с автобусов, кто-то — из личного автомобиля.

ВГ: Модельный ряд российских «Ласточек» будет расширяться?

В. Б.: «Ласточка» — это общее название, которое охватывает целое семейство электропоездов с распределенной тягой. В рамках этого семейства планируется выпускать не только городские экспрессы, но и поезда для пригородного и межрегионального сообщения.

Уже завершена разработка электропоезда ЭС2Г в стандартном исполнении, предназначенного для крупных мегаполисов. Согласно контракту, заключенному с торговым домом РЖД, в следующем году мы готовы произвести 33 электропоезда. Их можно использовать на Малом кольце Московской железной дороги. Эти поезда, как метро, мягко и быстро разгоняются и мягко останавливаются.

Следующая модификация «Ласточки» — поезд «Премиум» для сообщений на расстояния до 200 км. Это поезд с повышенным уровнем комфорта, где будут Wi-Fi, розетки у каждого места, туалет в каждом вагоне. Предусмотрена возможность организовать питание пассажиров. Следующим шагом является проектирование межрегионального электропоезда для дальних сообщений до 700 км. Новая концепция, применяемая в разработке поезда, позволит обеспечить универсальность эксплуатации поезда на всем протяжении российских дорог независимо от рода тока. Гибкость тяговой системы и системы управления верхним уровнем позволит удлинять или укорачивать состав в зависимости от условий пассажиропотока. На сегодняшний день эскизный проект представлен в РЖД.

У РЖД есть насущная потребность в обновлении моторвагонного подвижного состава. Сейчас на сети железных дорог работает масса устаревших поездов и каждый год фиксируется снижение пассажиропотока. Люди покупают автомобили, пересаживаются на маршрутки, на автобусы. Вернуть пассажира очень трудно, но у РЖД есть такая цель. Для этого требуются скорость, комфорт, удобство приобретения билетов. Как только человек сядет в такой поезд и поймет, что это комфортно, он будет им пользоваться.

ВГ: Насколько тесно взаимодействуют «Уральские локомотивы» с РЖД?

В. Б.: Мы каждый день работаем вместе. На заводе «Уральские локомотивы» постоянно находится специальная бригада Центра технического аудита РЖД. Ежедневно мы контактируем с дирекцией скоростных сообщений, департаментом технической политики РЖД, бизнес-блоком «Пассажирские перевозки» РЖД. Они крайне заинтересованы в том, чтобы поезд получался максимально таким, каким он нужен пассажиру. Представители компании хорошо знают потребности пассажира, а мы готовы предлагать технические решения к каждой задаче. Важна каждая мелочь, даже размер урны или сколько секунд должна закрываться дверь. Таких мелочей десятки тысяч. Все вопросы обсуждаются.

ВГ: Конкуренция на российском рынке среди производителей электропоездов серьезная?

В. Б.: Сегодня в России нет предприятий, которые бы делали поезда аналогичного уровня по сочетанию технических характеристик и комфорта. Есть поезда, неплохие по уровню комфорта, но они имеют тяговое оборудование второго поколения, то, которое применялось в конце 1960-х — начале 1970-х годов. Но для нас это не повод расслабиться, и наши конструкторы все время изобретают что-то новое.

ВГ: У «Уральских локомотивов» большое конструкторское бюро?

В. Б.: На сегодняшний день у нас работает более 100 инженеров-конструкторов, большинство — первой-второй категорий. Это сформированный коллектив, основу которого составляют люди, с самого начала участвовавшие в переработке конструкторской документации Siemens, имеющие за плечами практический опыт. Я сам работаю с момента основания совместного предприятия, и таких людей в нашем департаменте немало. В то же время коллектив за четыре года существенно вырос за счет молодежи: много выпускников УрФУ, УрГУПСа.

Всех новичков мы стараемся сразу включать в реальную изобретательскую работу. «Инженер» в переводе с французского — «изобретатель». И конструкторы «Уральских локомотивов» этому званию соответствуют.

Интервью взял НИКОЛАЙ ЯБЛОНСКИЙ

ВЕРНУТЬ ПАССАЖИРА ОЧЕНЬ ТРУДНО, НО У РЖД ЕСТЬ ТАКАЯ ЦЕЛЬ

