

# «РЕАЛИЗОВАНА СТРАТЕГИЯ ВАРИАТИВНОСТИ ПОЕЗДА»

ПРАКТИКА ПОКАЗАЛА, ЧТО РОССИЙСКАЯ «ЛАСТОЧКА» — УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ПОЕЗД, КОТОРЫЙ ЗА СЧЕТ НОВЫХ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ РАЗРАБОТОК УДАЛОСЬ ПРИСПОСОБИТЬ К САМЫМ РАЗНЫМ УСЛОВИЯМ ЭКСПЛУАТАЦИИ. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ЗАВОДА «УРАЛЬСКИЕ ЛОКОМОТИВЫ» ОЛЕГ СПАИ РАССКАЗАЛ О ВЫПОЛНЕНИИ КОНТРАКТА С РЖД, ПЕРСПЕКТИВАХ «ЛАСТОЧЕК» И ЦИФРОВОМ БУДУЩЕМ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ. АННА ЛАПИНА

**BUSINESS GUIDE:** Производство скоростных поездов создавалось на ваших глазах, а возглавили вы предприятие год назад, когда выпуск «Ласточки» уже был налажен. На ваш взгляд, какие перспективы у этой модели поезда в дальнейшем?

**ОЛЕГ СПАИ:** Достоинство российской «Ласточки» как раз в том, что она универсальна. Из нее можно делать и городскую электричку, и удобный межрегиональный поезд. Она изначально создавалась как платформа с большим диапазоном возможностей, которая может трансформироваться под любые требования заказчика: отличаться составностью, функционалом, количеством посадочных мест, интерьерами и количеством дополнительных приспособлений, повышающих комфорт пассажиров. Такой стратегии мы придерживаемся с момента создания поезда.

Мы предлагаем заказчику составы для эксплуатации на больших и малых расстояниях, с разным пассажиропотоком. Это и стандартная комплектация для пригородных перевозок, и поезда с расширенными проходами, увеличенной вместимостью и возможностью перевозки велосипедов, как на МЦК, с вагонами повышенной комфортности и возможностью перекусить в поездке, воспользоваться Wi-Fi — доступом в интернет.

В 2018 году мы спроектировали, произвели и сертифицировали поезд, который может эксплуатироваться на двух родах тока — переменном и постоянном, а также семи- и десятивагонные поезда. Благодаря российской системе управления в дальнейшем составность «Ласточки» может варьироваться от 5 до 12 вагонов.

**ВГ:** «Ласточка», безусловно, удачная модель поезда. Сейчас текущий заказ РЖД ограничен 1,2 тыс. вагонов. По вашей оценке, какова реальная потребность дорог в поездах этого типа?

**О. С.:** По данным экспертов, до 2030 года на маршрутной сети РЖД потребность в скоростных электричках составит более 1,9 тыс. вагонов. Это говорит о том, что уральские «Ласточки» будут востребованы и после завершения контракта с РЖД на поставку 1,2 тыс. вагонов, срок действия которого истекает в 2023 году.

Мы видим постоянно растущую потребность в наших поездах в регионах. В минувшем году было открыто много новых маршрутов. Во-первых, «Ласточки» начали ходить на самой западной территории России — в Калининградской области. Наши межрегиональные поезда поехали из Москвы на Иваново, Курск, Орел, открыли маршрут от Санкт-Петербурга до Пскова. В ноябре запустили «Ласточки» в Пермском крае. Совсем недавно, в конце 2018 года, был запущен поезд Санкт-Петербург—Тосно. Люди почувствовали, какой комфортной может быть поездка в электричке, и им понравился современный скоростной подвижной состав.

Разрабатывая линейку электропоездов, мы опираемся на данные исследований. Они говорят, что потребность высокая и в городском, и в пригородном, и в межрегиональном сообщении: на маршрутах до 200 км, до 700 км и до 1,5 тыс. км. Подвижной состав для первых двух направлений мы уже разработали, планируем создать на базе «Ласточки» и межрегиональный поезд, рассчитанный на расстояния до 1,5 тыс. км.

Мы идем к тому, чтобы заказчик мог менять наполнение состава в зависимости от условий эксплуатации. Так, например, в поездах на маршруте Санкт-Петербург—Тосно нет поручней, но в обшивке салона предусмотрены специальные крепления для их установки. Если перевозчик захочет переместить его на другой маршрут, можно уком-



УРАЛЬСКИЕ ЛОКОМОТИВЫ

плектовать поезд поручнями и использовать как городскую электричку. То же касается подножек для разной высоты платформ, лифтов для пассажиров с ограниченными возможностями, информационных экранов и т. д.

Сейчас мы идем к тому, чтобы предлагать заказчику отдельные вагоны электропоездов, покупая которые он при нашей поддержке сможет комплектовать в составы от 5 до 12 вагонов с разным наполнением в зависимости от пассажиропотока.

**ВГ:** Импортозамещение — популярная тема для нашей экономики. Как определялось, какие узлы и агрегаты для «Ласточки» могут изготавливаться в России? Как осуществляется контроль качества продукции российских поставщиков и отличается ли он от контроля качества импортных комплектующих?

**О. С.:** Siemens, стратегический партнер и акционер совместного предприятия, обладает важнейшими компетенциями в производстве тягового оборудования и поставляет это оборудование для «Ласточек». Остальное было полем для освоения. Контракт обязал нас локализовать 80% оборудования, с чем мы успешно справились к концу 2017 года.

В этом направлении была проделана колоссальная работа. Предприятия, способные выпускать комплектующие для «Ласточек», искали во всех регионах России. Сегодня их около 160, и большая часть из них прошла обновление и модернизацию производственных мощностей, обучение персонала и выход на новый уровень стандартов качества.

Есть, к примеру, комплектующие, которые с экономической точки зрения локализовать неэффективно. Это детали, которых в составе поезда мало, а организация их производства требует много времени и больших затрат. Кроме того, наше сотрудничество с немецкими партнерами предполагало не только передачу технологических процессов, но и процессов контроля качества. «Уральские локомотивы» сертифицированы по стандартам ISO и IRIS. С момента запуска проекта мы серьезно отбирали поставщиков, объединяя вокруг себя тех, кто способен поставлять продукцию необходимого качества для скоростного поезда.

Размещали заказы на поставку опытных партий, после приемки которых вносили необходимые изменения и корректировки для достижения нужных нам параметров комплектующих изделий. Также одним из основных требований было проведение сертификации по международным стандартам, и некоторым нашим партнерам пришлось для этого модернизировать свое производство. Сейчас единые стандарты пронизывают всю систему, включая субпоставщиков. Кроме того, у нас есть программа по контролю за поставщиками. Она предполагает ежегодные аудиты и проверки на предприятиях-партнерах. Для новых поставщиков существует программа приемки первых изделий.

**ВГ:** Вы завершили процесс локализации производства комплектующих. Какие компании-поставщики сумели совершить технологический рывок, чтобы поставить вам требуемое оборудование?

**О. С.:** Действительно, для многих наших подрядчиков участие в поставках комплектующих для «Ласточки» стало возможностью выйти на новый производственный уровень и достичь серьезных результатов. Самый яркий пример этого рывка — это российская микропроцессорная система управления, разработанная екатеринбургским НПО СА-УТ при участии специалистов нашего завода. Она позволила создать поезд большей составности, чем предусматривала система, которая стояла в первых поездах и могла комплектовать составы только до пяти вагонов. Российская же система способна обслуживать до 12 вагонов. Также хочется отметить российские тормоза, изготовленные компанией «МТЗ „Трансмаш“» совместно с предприятием «Транспневматика».

Впервые в России реализована тормозная система для скорости 160 км/ч. Предприятия Уральского региона поставляют такие компоненты, как электрошкафы, кабельные сборки, маски кабины и креш-систему. В Санкт-Петербурге производятся элементы интерьера «Ласточки»: окна, двери, пол, потолок, освещение салона, а также тяговый электропривод и вспомогательное электрооборудование. Из Москвы и Центральной России поступают трансформаторное оборудование, межвагонные сцепки и переходы, санитарные модули.

**ВГ:** Какие предприятия по уровню технологии и инженерии близки к тому, чтобы стать поставщиками комплектующих для «Ласточки»?

**О. С.:** Уровень использования российских компонентов в различных модификациях «Ласточки» составляет сейчас больше 80% — это экономически обоснованный показатель. В рамках нашей стратегии мы всегда старались предусмотреть не менее двух поставщиков, способных поставлять один и тот же узел. Во-первых, это подстраховка во избежание срыва поставок. Во-вторых, конкуренция, которая всегда подстегивает к движению вперед. Что касается предприятий-поставщиков, сейчас кластер сформирован и глобальных изменений в его составе не предполагается. Мы постоянно стараемся держать поставщиков в тонусе. Если у кого-то появляются проблемы, мы их поддерживаем, а не меняем. Компании, которые мы сертифицируем, работают с нами по поддержанию внедренных стандартов — а они обновляются каждый год: обучаются, проводят аудиты и сертификации. Это приносит свои результаты.

**ВГ:** Цифровая экономика — главная тема текущего года. Какие цифровые технологии внедрены на «Уральских локомотивах» и какой экономический эффект они дали?

**О. С.:** До 80% парка завода — это современное оборудование с числовым программным управлением. Это повышает производительность труда и гибкость производства. Кроме того, у нас работает сквозная система проектирования — программное сопровождение проектирования и пуска локомотива поезда.

Цифровые технологии играют важную роль в работе конечного продукта, а не только в производственном процессе на заводе. Мы ориентированы на создание «умных» локомотивов и поездов. Микропроцессорные системы управления реализуются во всех моделях подвижного состава нашего производства, начиная с электровоза 2ЭС6, который выпускается с 2008 года. В 2016 году мы открыли на заводе диспетчерский центр, специалисты которого мониторят состояние каждой единицы техники в режиме реального времени. При помощи специальной программы «УЛ-сервис» данные более чем по 700 параметрам постоянно передаются в круглосуточный диспетчерский центр предприятия, в РЖД, сервисные службы, где они анализируются и принимаются своевременные решения.

**ВГ:** С каким направлением деятельности вы связываете дальнейшее развитие предприятия, на выпуск какой новой продукции для железных дорог ориентированы?

**О. С.:** В проект по строительству производства скоростных электропоездов было инвестировано порядка 12 млрд руб. На 2019 год мы планируем вложить в производство еще порядка 1 млрд руб. В текущем году производственные мощности заводского комплекса по выпуску поездов загружены: объем производства впервые достигнет 200 вагонов. Проектные мощности блока производственных цехов по выпуску локомотивов были рассчитаны на 120 двухсекционных электровозов в год. На следующий год мы будем трудиться над выпуском 160 локомотивов.

Если говорить о дальнейших перспективах, наша задача — максимально использовать имеющиеся мощности завода: производство кузовов из алюминиевого профиля, новые технологии окраски, собственное производство колесных пар, роботизированное производство рам тележек, конструкторскую школу, персонал, прошедший обучение на предприятиях Европы, сформированный пул поставщиков. Все это дает возможность сегодня производить на нашей площадке скоростной подвижной состав, а при определенных инвестициях и трансфере технологий — и высокоскоростные поезда. Для этого понадобится гораздо меньше времени и финансовых ресурсов, чем при организации подобного производства с нуля. Мы планируем участвовать во всех новых проектах, связанных с ВСМ. Поезд, который движется со скоростью 300–350 км/ч, — это технология, близкие к авиационным, и это новый вызов, на который мы готовы ответить.

Мы также хотим создать поезд, который могли бы покупать не только такие экономически активные регионы, как Москва и Санкт-Петербург. Это будет такой «бюджетный» вариант «Ласточки». Возможно, он будет перевозить не так много пассажиров, будет иметь иные комплектующие, развивать другую скорость. Скорость 160 км/ч нужна не везде — инфраструктура может быть не готова. Но потребительские свойства мы снижать не планируем. ■

**БЛАГОДАРИ РОССИЙСКОЙ СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ В ПОЕЗДЕ «ЛАСТОЧКА» МОЖЕТ БЫТЬ ОТ 5 ДО 12 ВАГОНОВ**

