

СКОРОСТНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

ПАССАЖИРЫ НЕ СИДЯТ
НА МЕСТЕ. СКОРОСТНЫЕ ПОЕЗДА
ПОВЫШАЮТ МОБИЛЬНОСТЬ
ТРУДОВЫХ РЕСУРСОВ /3
С ОЛИМПИЙСКИМ ПРИВЕТОМ.
ПОЕЗДА «ЛАСТОЧКА»
ОБЕСПЕЧИЛИ ПЕРЕВОЗКУ
ГОСТЕЙ ОЛИМПИАДЫ В СОЧИ /10
СТАТУС ПОСТАВЩИКА.
«УРАЛЬСКИЕ ЛОКОМОТИВЫ»
ЛОКАЛИЗУЮТ ПРОИЗВОДСТВО
«ЛАСТОЧКИ» /13



Вторник, 21 октября 2014
Тематическое приложение
к газете «Коммерсантъ» №49
Коммерсантъ

BUSINESS GUIDE



**Уральские
ЛОКОМОТИВЫ**

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР
ВЫПУСКА

4601865 000295



10049

РЕКЛАМА

KOMMERSANT.RU

BUSINESS GUIDE ТЕМАТИЧЕСКИЕ ПРИЛОЖЕНИЯ К ГАЗЕТЕ **КОММЕРСАНТЪ**





АЛЕКСЕЙ ХАРНАС,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«СКОРОСТНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ
ТРАНСПОРТ»

ЖАРКИЕ ЗИМОЙ

В этом году первый раз я приехал в Сочи за три дня до начала Олимпиады. Приехал по служебной необходимости — Издательский дом «Коммерсантъ» несколько лет назад стал официальным поставщиком оргкомитета Игр. Ехал, честно говоря, с пониманием того, что львиную долю рабочего времени мне придется проводить в пробках — опыт посещения Сочи к тому моменту у меня накопился изрядный. Но в феврале я попал буквально в транспортную сказку. От автомобиля я отказался практически сразу, поскольку по основным маршрутам — из Сочи в Адлер, в Олимпийский парк и Красную Поляну — было куда проще ездить на электричках. Плату за билеты отменили в первый же день Игр. Электрички оказались самым удобным транспортом для перемещения по олимпийской столице — они уходили от места проведения Игр заполночь и между ними практически не было интервала, как только от платформы отходил один поезд, к другой тотчас подъезжал следующий. Даже в пиковые часы в поездах не было той давки, что я помню по пригородным поездам своего детства, отправляющимся с Ярославского вокзала. А еще в сочинских электричках были розетки для зарядки телефона, правда, не на всех местах — только на крайних. После Олимпиады я ни разу не был в Сочи, но хочу надеяться, что немногочисленное олимпийское наследие, полезное для горожан, и в первую очередь транспорт, все же осталось в городе, а не улетело, как Мишка в прошлую Олимпиаду.

Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» (Business Guide-Скоростной железнодорожный транспорт)

Владимир Желонкин — президент ИД «Коммерсантъ»
Павел Филенков — генеральный директор ИД «Коммерсантъ»
Азер Мурсалиев — шеф-редактор ИД «Коммерсантъ»
Михаил Михайлин — редакционный директор ИД «Коммерсантъ»
Анатолий Гусев — автор дизайн-макета
Павел Кассин — директор фотослужбы
Валерия Любимова — коммерческий директор ИД «Коммерсантъ»

Рекламная служба:
Тел. (499) 943-9108/10/12, (495) 101-2353
Алексей Харнас — руководитель службы «Издательский синдикат»
Алексей Харнас — выпускающий редактор
Наталья Дашковская — редактор
Сергей Цомык — главный художник
Виктор Куликов — фоторедактор
Екатерина Бородулина — корректор
Адрес редакции: 125080, г. Москва, ул. Врубеля, д. 4.
Тел. (499) 943-9724/9774/9198

Учредитель: ЗАО «Коммерсантъ. Издательский дом».
Адрес: 127055, г. Москва, Тихвинский пер., д. 11, стр. 2.
Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).
Свидетельство о регистрации СМИ — ПИ № ФС77-38790 от 29.01.2010

Типография: «Сканвеб А6».
Адрес: Корьяланкату 27, Коувола, Финляндия
Тираж: 75000. Цена свободная

Рисунок на обложке: Мария Заикина

СКОРОСТЬ И УДОБСТВО

ДВА КАЧЕСТВА, ВЫНЕСЕННЫХ В ЗАГОЛОВОК,— КЛЮЧЕВЫЕ МОМЕНТЫ, КОТОРЫЕ ДЕЛАЮТ СКОРОСТНЫЕ МАГИСТРАЛИ СТОЛЬ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЫМИ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ В ЕВРОПЕ И АЗИИ. РОССИЯ В ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ СТАРАЕТСЯ В ТЕХНОЛОГИЧЕСКОМ ПЛАНЕ ДОГНАТЬ ДЕСЯТКУ СТРАН, УЖЕ НЕ ОДНО ДЕСЯТИЛЕТИЕ ПОЛЬЗУЮЩИХСЯ ПРЕИМУЩЕСТВАМИ СКОРОСТНОГО И ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ.

ОЛЬГА КУЧЕРОВА

ГОНКА ЗА ЛИДЕРАМИ Высокоскоростные железнодорожные магистрали (ВСМ) сегодня успешно конкурируют не только с традиционным железнодорожным транспортом, но и с авиаперевозчиками, поскольку повышают мобильность населения без серьезного увеличения стоимости поездки. Протяженность ВСМ в мире сегодня превышает 17 тыс. км, линии ВСМ эксплуатируются в 14 странах мира, используя более 300 видов подвижного состава. Первая линия ВСМ была запущена в Японии ровно полвека назад — в 1964 году. Поезда Shinkansen нулевой серии, построенные Kawasaki, развивали скорость в 200 км/ч, средняя скорость движения по ВСМ на маршруте Токио—Нагоя—Киото—Осака поначалу составляла 160 км/ч. Shinkansen задумывалась как система дальних перевозок, но в то же время она с успехом используется и как транспорт, позволяющий жителям пригородов добираться до работы в крупных городах. Стимулом для строительства этой линии послужила тяжелая транспортная ситуация на восточном побережье острова Хонсю. Уже в 1967 году дорога стала приносить операционную прибыль, а к 1971-му затраты на строительство полностью окупились.

Строительство первых немецких высокоскоростных линий InterCityExpress (ICE) началось вскоре после запуска французских TGV. Начиная с 2000 года мультисистемные поезда ICE третьего поколения стали ходить в Нидерланды и Бельгию. Третье поколение ICE имеет среднюю скорость 330 км/ч и максимальную скорость 363 км/ч.

Итальянская серия поездов Pendolino позволяют использовать традиционный путь. Первая линия была построена в 1978 году и соединила Рим с Флоренцией (протяженность — 254 км). Время поездки между этими городами — около 90 минут, средняя скорость поездов — 200 км/ч. Помимо развитых стран Центральной Европы развитие системы ВСМ уделяют большое внимание Великобритания, Испания, Норвегия, Швеция, Южная Корея, Турция и Китай. Скоростные линии соединяют Шанхай и Пекин, Гуанчжоу и Шэньчжэнь, Гуанчжоу и Гонконг.

По сообщениям Министерства железных дорог КНР, 850 км путей на 18 главных линиях были одобрены для движения поездов со средней скоростью 250 км/ч. Из Пекина в Чжэнчжоу (расстояние — 689 км) пассажир может добраться как на поезде по ВСМ за два с половиной часа, так и на обычных поездах, но уже за восемь с половиной часов. Средняя скорость высокоскоростного поезда на маршруте — 275 км/ч, а стоимость билета в пересчете на рубль — 1,5–5 тыс. руб. Обычный электропоезд движется со средней скоростью 78 км/ч, цена билета в пересчете на рубль — 500–1500 руб.

КНР в настоящее время лидирует по протяженности линий ВСМ — она превысила 6 тыс. км, в то время как Испания, Япония и Франция имеют вдвое меньший «километраж». По прогнозам, к 2020 году протяженность линий ВСМ в мире достигнет 40 тыс. км, причем четверть будет приходиться на долю Китая.

Самая быстрая на сегодняшний день вариация ВСМ — французская TGV (train a grande vitesse), разрабо-

танная GEC-Alsthom и национальным французским железнодорожным оператором SNCF и представленная публике в 1979 году. Первая ветка была открыта в 1981 году между Парижем и Лионом. Скорость, которую развивают поезда на TVG, в среднем составляет 213 км/ч, рекорд составил 515 км/ч. TGV считается очень безопасным видом транспорта, поскольку на этих магистралях не было крупных катастроф.

Помимо безопасности есть еще несколько очевидных преимуществ ВСМ перед, скажем, авиаперелетом: отсутствие необходимости приезжать заранее и регистрироваться, проходить досмотр службы безопасности. Кроме того, железнодорожные станции удобно расположены — как правило, в центре городов, так что не нужно тратить дополнительное время на дорогу в аэропорт.

К тому же проезд по ВСМ в среднем обходится дешевле авиабилета — из Парижа в Лион, к примеру, на TGV можно доехать за €55–80 (цена варьируется в зависимости от класса обслуживания, дня недели, времени суток). Билет во второй класс на одной из самых дорогих высокоскоростных китайских линий Пекин—Гуанчжоу стоит 865 юаней, чуть меньше средней цены авиаперелета по тому же маршруту.

«Положительные эффекты от создания ВСМ давно известны: сближение региональных центров, рост деловой активности. Высокоскоростные поезда самостоятельно генерируют пассажиропоток, при этом доступная транспортная связь стимулирует транспортную подвижность населения и т. д.», — отмечает Лев Рузавин, экс-



ПОЛОЖИТЕЛЬНЫЕ ЭФФЕКТЫ ОТ СОЗДАНИЯ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ ИЗВЕСТНЫ: СБЛИЖЕНИЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ ЦЕНТРОВ, РОСТ ДЕЛОВОЙ АКТИВНОСТИ

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА

→ перт-аналитик отдела исследований железнодорожных пассажирских перевозок Института проблем естественных монополий (ИПЕМ).

Россия сейчас стремительно наверстывает упущенное время: по проекту Транспортной стратегии до 2030 года протяженность линий ВСМ в России должна достигнуть за этот период 4,2 тыс. км. Пилотная линия ВСМ Москва—Казань протяженностью 803 км должна быть построена уже к 2018 году.

Всего планируется построить четыре ВСМ: Москва—Санкт-Петербург (ВСМ-1), Москва—Екатеринбург (ВСМ-2), Москва—Адлер (ВСМ-3), Казань—Самара. ВСМ Москва—Екатеринбург будет сооружаться в два этапа: на первом будет построена линия Москва—Казань (старт намечен на вторую половину 2014 года), на втором — Казань—Екатеринбург.

Стоимость строительства ВСМ Москва—Екатеринбург приблизительно оценивается в €35,5 млн/км, что соответствует средним ценам в мире. Всего на строительство ВСМ Москва—Екатеринбург, согласно проекту Транспортной стратегии, потребуется около 2 трлн руб. И хотя в первые годы и даже десятилетия эксперты не ожидают полной загрузки этой магистрали, спрос на услуги скоростных пассажирских перевозок прогнозируется большой. По подсчетам PricewaterhouseCoopers, ВСМ Москва—Нижний Новгород—Казань—Екатеринбург может лишиться авиаперевозчиков почти 80% пассажиров и 400 млрд руб. за 30 лет. Проекты планируется реализовывать на основе государственно-частного партнерства в соотношении 50% на 50%, в то время как на Западе доля государства составляла в среднем 70%.

Различаются и подходы к использованию инфраструктуры для ВСМ: в Японии и Испании были созданы отдельные линии ВСМ, которые не пересекаются со старыми путями сообщения из-за разной ширины колеи. Во Франции железнодорожная колея скоростных магистралей не отличается от прежде существовавших путей, но они также предназначены исключительно для высокоскоростных поездов.

Россия пошла по пути Германии и Италии, где была модернизирована существовавшая инфраструктура — например, были спрямлены участки с большой кривизной. Скоростные поезда были запущены с сохранением пригородного и регионального пассажирского движения (как на участке Москва—Санкт-Петербург). Единственными высокоскоростными поездами в России до недавнего времени были «Сапсан» и «Аллегро» (аналог «Сапсана», курсирующий между Петербургом и Хельсинки). В ОАО РЖД рассчитывают развивать скоростное и высокоскоростное движение параллельно. Такая схема работает по направлению Москва—Великий Новгород: по одному билету можно проехать на «Сапсане», а затем пересесть с него на «Ласточку» — появившуюся впервые на Олимпиаде в Сочи новинку, совместное творение российской группы «Синара» и немецкого концерна Siemens.

«ЭТО ДЕМОКРАТИЧНЫЙ ТРАНСПОРТ»

В России развивается скоростной и высокоскоростной железнодорожный транспорт. О том, насколько этот транспортный сегмент необходим и как он должен развиваться, ВГ рассказал ВЛАДИМИР КОСОЙ, президент Центра экономики инфраструктуры.



ЦЕНТР ЭКОНОМИКИ ИНФРАСТРУКТУРЫ

BUSINESS GUIDE: Сколько, по вашему мнению, сейчас в России актуально развитие скоростного железнодорожного транспорта?

ВЛАДИМИР КОСОЙ: На самом деле мы сильно отстали в этом вопросе и от Европы, и от, скажем, Китая, который сейчас очень активно развивает скоростное рельсовое движение. В мире более десяти стран активно развивают скоростное рельсовое движение, включая Турцию и Марокко. В России эта проблема давно назрела. Впервые всерьез проекты ВСМ начали обсуждаться в конце 1970-х годов, так что мы идем к полноценной реализации таких проектов очень долго — 35 лет.

ЛОКАЛИЗАЦИЯ ПРОИЗВОДСТВА «ЛАСТОЧКИ» СОСТАВЛЯЕТ 63%, А К 2017 ГОДУ ДОСТИГНЕТ 80%



РИА НОВОСТИ

«ЛАСТОЧКИНО» ГНЕЗДО Как отмечает Игорь Скок, ведущий эксперт-аналитик отдела исследований транспортного машиностроения ИПЕМа, в стране «уже выполнена значительная работа по внедрению новых технологий в отрасль транспортного машиностроения, создан ряд совместных предприятий с крупнейшими зарубежными компаниями и освоено серийный выпуск продукции, не выпускавшейся на территории России со времен распада СССР».

«В связи с постоянным развитием рынка железнодорожных перевозок потребности его участников растут, им требуется в том числе более современный и эффективный подвижной состав, серийное производство которого может обеспечить такой инструмент, как локализация производства иностранной продукции», — отмечает эксперт. — Ведь при создании совместных предприятий с иностранными компаниями создается новая техническая и технологическая база, осуществляется процесс передачи российским предприятиям интеллектуальной собственности».

СП «Синары» и Siemens «Уральские локомотивы» — один из примеров подобной локализации. Как сообщили в пресс-службе компании, на сегодняшний день локализация производства «Ласточки» составляет 63%, а к 2017 году достигнет 80%. «Уральские локомотивы» работают с сотней российских поставщиков, а сама «Ласточка» существенно переработана: в ее конструкцию внесено 20–40% изменений по сравнению с немецким прототипом.

Российская «Ласточка» обладает большей мощностью, улучшенными параметрами безопасности и надежности по сравнению с моделью, созданной для Олимпиады в Сочи, приспособлена к российским климатическим условиям: может работать в условиях морского климата и при температуре от –40°C до +40°C. Российские «Ласточки» быстрее тормозят и быстрее разгоняются, что делает их использование эффективным не только на участках, где можно использовать их скоростной потенциал (до 160 км/ч), но также в городах и пригородах. В следующем году для РЖД будет произведено 33 поезда «Ласточка», а до 2020 года на предприятии будет изготовлено 1,2 тыс. вагонов.

СВЯЗАННЫЕ ОДНОЙ СЕТЬЮ С учетом того, что «Сапсаны» и «Ласточки» уже курсируют по магистралям, а также планов других российских производителей подвижного состава по запуску производства собственной разработки электропоездов у РЖД существуют инструменты для организации скоростного движения, а значит, не исключено, что путешествие из Петербурга в Москву, из Москвы в Сочи или Казань станет гораздо более простым и приятным, чем сейчас.

Руководитель департамента исследований железнодорожного транспорта ИПЕМа Владимир Савчук, в свою очередь, уверен, что современная Россия с ее географическими особенностями без ВСМ немислима. «Чтобы по-

высить мобильность населения, обеспечить современный уровень комфорта перемещения, ВСМ точно необходимы. Этот вид транспорта у нас будет», — подчеркивает господин Савчук.

Эксперты ИПЕМа уверены, что после запуска высокоскоростного сообщения (300–400 км/ч; по проектам ВСЖМ-1, ВСМ-2, ВСМ «Центр—Юг» и пр.) по специализированным выделенным линиям, а также после запуска скоростного сообщения (160–200 км/ч) изменится рынок пассажирских перевозок в дальнем следовании. В частности, произойдет увеличение объемов пассажирских перевозок по железной дороге (только по ВСМ в 2018 году пассажирооборот составит 5 млрд пассажирокилометров, по данным «Прогноза долгосрочного социально-экономического развития РФ до 2030 года», подготовленного Минэкономки). Усилятся конкуренция за пассажира между железнодорожными, авиа- и автобусными перевозчиками, а также внутривидовая конкуренция в ж/д (между ДС, ВСМ, СС). На освободившейся инфраструктуре станет возможным организовывать движение пригородных поездов с более удобным графиком. «Построив запланированные 4 тыс. км высокоскоростных линий, мы свяжем все крупные городские агломерации России и города-миллионники, за исключением Сибири и Дальнего Востока, то есть основную часть населения страны», — отмечает Владимир Косой, президент Центра экономики инфраструктуры. ■

ВГ: Может ли «Ласточка» использоваться в пригородах или она лучше применима на расстояниях 300–400 км?

В. К.: Я не могу сказать, что использующаяся сейчас комплектация «Ласточки» идеальна для тех условий, в которых эти поезда используются. Этот подвижной состав комплектовался для перевозок в ходе проведения Олимпийских игр в Сочи с малым плечом и большим количеством остановок. Но после Олимпиады подвижной состав был передан в другие регионы: сейчас он используется в направлении на Нижний Новгород, в Сочи, а также на Санкт-Петербургском узле в направлении на Новгород Великий, Бологое и Петрозаводск. В дальнейшем для межрегиональных перевозок целесообразнее использовать другую комплектацию, более удобную для пассажиров при поездке на 300–400 км, имеющийся подвижной состав переориентировать на маршруты протяженностью до 100–150 км.

Например, с нашей точки зрения, идеально было бы запустить поезда в такой комплектации на участках Клин—Москва,

Москва—Ногинск. Я как дачник мечтаю о возможности поездки в комфортном поезде, где я смогу выпить кофе, зайти поправить галстук перед зеркалом в туалете. Даже если такая поездка будет стоить не 80–100 руб., а 200–300 руб., уверен, для значительной части москвичей, имеющих второе жилье в пригороде, это прекрасная альтернатива двухчасовой пробке на въезде в Москву.

ВГ: А где еще можно эффективно использовать «Ласточку»?

В. К.: Там, где может быть использован либо ее скоростной потенциал, либо ее возможности «регионального метро». В «сочинской» комплектации расположение дверей, расположение сидений и отсутствие тамбура дает возможность быстрого входа-выхода, и при большом количестве остановок «Ласточка» гораздо удобнее, чем классическая электричка. Так что она подойдет в качестве городской электрички. На Малом железнодорожном кольце Москвы предполагается полностью комплектовать подвижной состав поездами типа «Ласточки».

ВГ: На каких еще направлениях будут строиться высокоскоростные линии?

В. К.: Будут строиться трассы, на которых подвижной состав разгоняется до 350–400 км/ч, например, на направлении Москва—Казань. Ведутся переговоры с китайской стороной о возможности строительства ветки ВСМ через Казахстан в Пекин. Другим направлением будет юг: Москва—Сочи через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар. Третье направление — на Санкт-Петербург.

ВГ: По цене скоростные перевозки будут доступными или существенно дороже, чем, скажем, пригородная электричка или обычный пассажирский поезд?

В. К.: Та тарифная модель, которую мы разрабатывали, подразумевает среднюю цену на билет около 4 руб./пассажирокилометр, диапазон цен — от 2 до 11 руб./пассажирокилометр в зависимости от уровня комфорта вагона и времени отправления. То есть это демократичный транспорт, где кто-то едет с меньшим комфортом, но с той же скоростью, что и пассажир первого класса.

Интервью взяла ОЛЬГА КУЧЕРОВА

«ВСЕ БЫЛО СДЕЛАНО БЫСТРО И БЕЗОШИБОЧНО»

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ООО «УРАЛЬСКИЕ ЛОКОМОТИВЫ» (СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ ГРУППЫ «СНАРА» И КОНЦЕРНА SIEMENS AG) АЛЕКСАНДР САЛТАЕВ РАССКАЗАЛ О ТОМ, КАК ПОЯВИЛСЯ ПРОЕКТ «ЛАСТОЧКА», И ЕГО РЫНОЧНЫХ ПЕРСПЕКТИВАХ.

BUSINESS GUIDE: Как было принято решение о создании производства электропоездов на Урале?

АЛЕКСАНДР САЛТАЕВ: К моменту начала проекта по выпуску электропоездов наше предприятие уже достигло определенных успехов. К 2011 году у нас за плечами был опыт создания инновационного электровоза «Синара» серии 2ЭС6 полностью российской разработки и совместная разработка с концерном Siemens локомотива «Гранит» серии 2ЭС10 — первого грузового российского электровоза с асинхронным тяговым приводом. Это самый мощный локомотив постоянного тока в мире. Создавая «Гранит», мы доказали, что коллектив «Уральских локомотивов» может решать сложные технические задачи в максимально короткие сроки. В ноябре 2010 года, когда мы презентовали локомотив 2ЭС10 Владимиру Путину, на площадке уже был макет электропоезда Desir. Так начался проект «Ласточка». И конкурентов в производстве скоростного электротранспорта у «Уральских локомотивов» в России пока нет.

BG: Сколько средств потрачено на реализации проекта?

А. С.: Размер инвестиций в проект, включая стоимость строительства нового производства, приобретение и монтаж оборудования, составил около 11,8 млрд руб.

BG: Производство «Ласточек» было создано с нуля?

А. С.: Да, этот проект можно назвать уникальным в российской практике. Контракт на производство и поставку электропоездов был подписан три года назад, в сентябре 2011-го. И сразу после его подписания началась работа по всем направлениям: поиск генпроектировщика, расчистка площадки, набор персонала. Первый фундамент залили в 2012 году, и через два года производственный комплекс уже выпускает продукцию. К началу производства «Ласточек» был освоен весь цикл: от разработки чертежей конструкторской документации до выпуска и отправки на испытания поездов. Все было сделано очень быстро и практически безошибочно. В результате на сегодняшний день завод «Уральские локомотивы» оснащен специальным оборудованием, по ряду характеристик превосходящим то, которое установлено на производственной площадке компании Siemens в Кrefельде. На первом этапе за базу локализации принята модификация электропоезда «Ласточка» для городских сообщений, которая получила обозначение ЭС2Г и предназначена для эксплуатации на выделенных маршрутах с участком оборота не более 60 км. Особенностью данной модели являются быстрые набор скорости и торможение, что позволит ускорить движение поезда с учетом частых остановок для посадки и высадки пассажиров. Несмотря на внешнее сходство, «Ласточки» российской сборки отличаются от тех, что были поставлены из Германии. По требованию заказчика новый подвижной состав прошел значительную модернизацию: объем изменений достигает 40%. Это позволило превзойти ранее произведенные европейские образцы по мощности, параметрам безопасности и надежности в эксплуатации.

BG: В любом масштабном проекте самое сложное — кадровый состав. Как подбирались персонал для производства электропоездов?



ВЛАДИСЛАВ ПОНИШКОВ

А. С.: За четыре года «Уральские локомотивы» стали брендом. Работать у нас не только прибыльно и интересно, у нас работать престижно. Средняя зарплата на заводе — 40 тыс. руб. (в регионе — 28,3 тыс. руб.), но каждый работник предприятия не просто зарабатывает деньги — он развивается, находит новых друзей, реализует внерабочие интересы. Мы предлагаем работу для умных: наши рабочие учились по полгода на заводе в Кrefельде, конструкторы перерабатывали всю документацию электропоезда в соответствии с российскими стандартами и параллельно находили возможности для улучшений, технологи провели гигантскую работу, чтобы перенести на нашу площадку иностранные техпроцессы.

BG: Это можно считать вкладом в благосостояние региона?

А. С.: И это тоже. Но важнее то, что люди, которые работают на «Уральских локомотивах», живут в Свердловской области. Мы сегодня принадлежим к тем немногочисленным работодателям, которые стабильно увеличивают штат — к 2017 году он достигнет 4,5 тыс. человек. Сегодня у нас работает персонал из Верхней Пышмы, где расположено предприятие, Екатеринбурга и других небольших городов, находящихся в радиусе 60 км от предприятия. Например, в Новоуральске произошли структурные изменения на градообразующем Уральском электрохимическом комбинате и местном автозаводе — высвободились люди. Сегодня порядка 300 человек из них ездят на работу к нам на завод, для них организован транспорт. Наши рабочие места дают возможность содержать семью, при этом почти не меняя привычный образ жизни, безусловно, это и фактор социальной стабильности в регионе. Принимаем молодежь после институтов, сотрудничаем с вузами в подготовке инженерных кадров.

Но главное, мы ежегодно увеличиваем объем реализации продукции примерно в два раза. В 2010 году мы про-

извели продукции на 4 млрд руб., через год — на 8 млрд руб., в 2013-м — на 19 млрд руб. В прошлом году направили 2,2 млрд руб. налоговых платежей — это тоже наш вклад в развитие региона.

BG: А региональные власти со своей стороны оказывают вам помощь?

А. С.: То, что от областных властей зависит, они делают. К примеру, мы получаем преференции по налогу на имущество. Мы построили новое производство площадью 95 тыс. кв. м. Естественно, мы сразу должны были платить налоги на это имущество, но область предоставила нам льготы. Это примерно 35 млн руб.

BG: В мае «Уральские локомотивы» представили первую «Ласточку», сейчас выпущено еще три электропоезда. Что в данный момент с ними происходит?

А. С.: Первые три электропоезда отправлены в Щербинку на экспериментальное кольцо ВНИИЖТ для проведения приемочных и эксплуатационных испытаний. Четвертый сейчас проходит испытания на заводе, пятый пятивагонный состав будет отправлен на испытания в ноябре. Весь комплекс испытаний планируется завершить в декабре. Наши «Ласточки» успешно прошли тягово-энергетические и тормозные испытания, динамические испытания, проверку на соответствие требованиям по разности нагрузок и габаритным размерам, электрической прочности изоляции, а также оценку параметров микроклимата и звука в салоне и кабине машиниста. Кроме того, электропоезда проверяются на соответствие заявленным характеристикам в сдвоенном составе. По результатам большей части проведенных испытаний уже получены положительные заключения регистра сертификации.

BG: Каковы рыночные перспективы проекта?

А. С.: Потребности ОАО РЖД отражены в контракте с «Уральскими локомотивами» о поставке с 2015 по 2020

год 1,2 тыс. вагонов электропоездов «Ласточка» различных модификаций. То, что железнодорожный пассажирский парк устарел, ни для кого не является секретом. РЖД инициировали разработку современных скоростных поездов и их производство в России. В то же время наш контракт с РЖД — это последний контракт госкомпании в части закупки моторвагонного подвижного состава: в будущем эта функция должна перейти к пассажирским пригородным компаниям, которые выведены из состава РЖД и работают в регионах автономно. Но функция пригородных компаний социальная: они убыточны и требуют дотаций от регионов. Поэтому пока перспективы их работы в рыночных условиях неясны.

Мне самому близка идея скоростного движения, поскольку за счет ее реализации уже сегодня, а не в будущем мы можем существенно увеличить мобильность россиян.

Я думаю, что 1,2 тыс. вагонов, которые мы должны выпустить по контракту с РЖД, с лихвой поглотят московский и Санкт-Петербургский железнодорожные узлы. У них очень напряженная ситуация с перевозками, трассы перегружены. Наши поезда могут составить здесь основу передвижения.

Кроме того, мы сейчас работаем над следующей модификацией пригородного, а не внутригородского поезда — на расстояние до 200 км. Это будет поезд комплектации «Премиум» с возможностью зарядить телефон или ноутбук, выйти в интернет, посетить комфортный санузел в каждом вагоне, удобный в том числе для инвалидов. Эти составы будут востребованы на межрегиональном сообщении. Я бы очень хотел, чтобы такие электропоезда появились на маршрутах Екатеринбург—Пермь, Екатеринбург—Челябинск, Екатеринбург—Тюмень. Это та скорость и тот уровень комфорта, которые нужны требовательному пассажиру, привыкшему к хорошему автомобилю. Безусловно, все россияне этого комфорта заслуживают, но моя мечта, чтобы уральские «Ласточки» летали и на Урале.

Для поездной бригады новая «Ласточка» — как городская, так и пригородная — это тоже небывалый комфорт. Конечно, и «Ласточке» необходимо грамотное техническое обслуживание — но всего четыре дня в году! А у привычных нам электричек минимальный ремонтный период — 28 дней в году. То же и с пробегом: по советским стандартам электропоезд в год должен проезжать 125 тыс. км. А «Ласточка» может проехать и 200 тыс., и 250 тыс. км.

Так что, создавая этот электропоезд, мы не просто меняем ощущения пассажира — мы предлагаем перспективу свободы, большей мобильности, развития очень многим людям. А вместе с этим и возможность гордиться своей страной, ее инженерами, рабочими, изобретениями.

BG: Что самое сложное в производстве электропоездов?

А. С.: Сегодня, когда технология производства нам ясна, освоен уникальный для российских промышленных предприятий процесс сварки габаритных алюминиевых панелей, кузовное производство «Уральских локомотивов» выпускает по восемь кузовов вагонов в месяц. Много сложностей в склеивании деталей — наши специалисты полгода в Германии учились правильно склеивать →

**ЗА ЧЕТЫРЕ ГОДА
«УРАЛЬСКИЕ ЛОКОМОТИВЫ»
СТАЛИ БРЕНДОМ**



→ 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.

BG: 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.

BG: 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.

BG: 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.

BG: 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

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА

«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.

BG: 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 поезд 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.

BG: 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 суперуспешно. 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—Нижний Новгород, Санкт-Петербург—Петрозаводск, Санкт-Петербург—Великий Новгород. Там нет проблем, напротив, только увеличивается пассажиропоток. Как только люди пересели с деревянных лавок со-



ЕКАТЕРИНА ТИГОВА

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

BG: 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.

BG: 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.

BG: 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.

BG: 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

«DESIRO — ОЧЕНЬ ГИБКАЯ ПЛАТФОРМА»

О ПРЕИМУЩЕСТВАХ ПОЕЗДА DESIRO И ТОМ, КАК ЭТОТ ПОЕЗД ПРЕВРАТИЛСЯ В «ЛАСТОЧКУ», КОРРЕСПОНДЕНТУ ВГ РЕВАЗУ РЕЗО РАССКАЗАЛ ДИРЕКТОР ДЕПАРТАМЕНТА «МОБИЛЬНОСТЬ» КОМПАНИИ «СИМЕНС» В РОССИИ ЙОРГ ЛИБШЕР.

BUSINESS GUIDE: Почему в качестве основы для «Ласточки» была выбрана платформа Siemens Desiro? В чем преимущества данной модели?

ЙОРГ ЛИБШЕР: Siemens Desiro — одна из самых успешных платформ скоростных пассажирских поездов, производимых компанией Siemens. Первый поезд Desiro Classic был выпущен в 1999 году. Сейчас построенные на этой платформе поезда используются почти в 20 странах. За 15 лет эксплуатации платформа отлично себя зарекомендовала. У нее множество замечательных качеств: дизайн, интерьер, кондиционирование, алюминиевый корпус, который позволяет улучшить и ходовые характеристики. Но в случае выбора Desiro как основы для «Ласточки» самым важным, пожалуй, было то, что это двухсистемная платформа, рассчитанная как на 3 кВ напряжения, так и на 25 кВ. Таково было техническое требование российской стороны для первой партии из 38 поездов, которые должны были использоваться во время Олимпийских игр в Сочи. Дело в том, что между Прибрежным кластером и Красной Поляной есть стык участков с напряжением в 3 кВ и 25 кВ. За счет двухсистемности поезд на платформе Desiro мог проходить этот стык без остановки.

BG: В какой момент появилась идея локализации производства?

Й. Л.: На уровне идеи мысли о локализации производства существовали с самого начала проекта. Siemens давно работает в России, и нам было очевидно, что для локализации производства емкость российского рынка вполне достаточная. Платформа Desiro также позволяла развивать проект в направлении локализации. И это еще одна причина, по которой была выбрана именно эта платформа. Но о локализации как о более или менее конкретных планах говорили, когда первая партия поездов прошла испытания и заказчик в лице РЖД увидел на практике результат. Это был совершенно новый опыт для РЖД, и чтобы решиться на движение в направлении локализации, российской стороне нужны были веские основания и уверенность в результате. Ведь было много разных нюансов, таких как, например, температурный диапазон и прочие условия эксплуатации, ширина колеи. Все это нужно было проверить на практике, прежде чем заключать стратегические соглашения. Весной 2010 года первые «Ласточки» успешно прошли испытания. Первоначальный заказ на 38 поездов был пролонгирован еще на 16 поездов. Одновременно с этим начались и переговоры о локализации производства. Это было осенью 2010 года. А летом 2011 года РЖД, группа «Синара» и Siemens AG подписали соглашение о локализации поездов Desiro Rus на производственной базе совместного предприятия «Уральские локомотивы».

BG: Почему производство было организовано именно на «Уральских локомотивах»?

Й. Л.: Сотрудничество Siemens и группы «Синара» началось за несколько лет до производства «Ласточки». Еще до образования «Уральских локомотивов» на базе Уральского завода железнодорожного машиностроения группой «Синара» и концерном Siemens AG было начато серийное производство электровозов с асинхронным типом привода и комплектующих для них. Позже был выпущен опытный образец магистрального грузового электровоза 2ЭС10 «Гранит», на основе которого в нынешнем году

произведен и отправлен на сертификацию грузовой двухсекционный восьмиосный электровоз 2ЭС7 на 25 кВ — у него пока нет коммерческого названия. Одним словом, эти проекты в результате и привели к созданию совместного предприятия «Уральские локомотивы». Поэтому, когда в 2011 году было принято решение о локализации производства Desiro Rus, или «Ласточки», ответ на вопрос о том, на какой производственной базе будет происходить локализация, был очевиден. Производство поездов стало наряду с производством электровозов вторым направлением деятельности предприятия.

BG: Доводилось ли компании Siemens до этого реализовывать модель локализации, при которой поезд на 80% должен состоять из компонентов, произведенных на предприятиях страны-заказчика?

Й. Л.: У нас есть завод в Сакраменто (США), где производится подвижной состав городского транспорта для местного рынка. Там тоже почти независимое производство, основанное на производимых в Соединенных Штатах компонентах. Хотя часть компонентов все-таки закупается в Германии. Но это ничуть не уменьшает уникальность российского проекта. На данный момент на «Уральских локомотивах» работает 3,5 тыс. человек. У предприятия внушительный портфель заказов. Там самостоятельно разрабатываются модификации существующих моделей. Это показатель глубокого уровня передачи технологий со стороны Siemens. И тот факт, что все заявленные, в частности по проекту «Ласточки», сроки соблюдаются, — свидетельство продуктивности тех усилий, которые мы приложили на начальном этапе. С гордостью могу сказать, что на недавно проходившей в Берлине крупнейшей выставке железнодорожного транспорта «Иннотранс-2014» неоднократно упоминался российский опыт как пример, достойный всяческого подражания.

BG: Насколько идентичны поезда, произведенные на заводе в Крефельде, и поезда, произведенные уже в Верхней Пышме? Или процесс локализации повлек за собой конструктивные коррективы?

Й. Л.: Во-первых, как я уже сказал, «Ласточки», которые мы поставляли из Крефельда в первой партии, — это двухсистемные поезда. А те, что сейчас производятся в Верхней Пышме, — односистемные, рассчитанные только на напряжение 3 кВ. Это связано с тем, что РЖД планируют использовать эти поезда в европейской части России на направлениях, где путей с напряжением 25 кВ нет. Но подобная модификация предполагается платформой



Desiro. Это очень гибкая платформа, и в этом ее большое преимущество. Так что если понадобится произвести партию двухсистемных поездов, то для «Уральских локомотивов» это не составит проблем. Во-вторых, конечно, перед нами стояла задача в процессе локализации заменить оригинальные компоненты на те, которые произведены на российских предприятиях. Этот процесс был разбит на этапы с тем, чтобы в результате мы вышли на 80-процентный уровень локализации. На данный момент мы достигли порога около 60%. Поскольку поезда, построенные в Крефельде, хорошо зарекомендовали себя во время работы в России, была задача максимально сохранить их конструктив при локализации. При этом, естественно, необходимо было сохранить систему качества всех комплектующих. Этому вопросу на этапе, предшествовавшем производственной локализации, было посвящено множество мероприятий, в процессе которых мы делились с нашими российскими коллегами опытом и философией работы по организации закупочного процесса. На данный момент вся эта сфера находится в полном их ведении. Siemens сейчас отвечает только за тяговые элементы — двигатели и преобразователи, которые производятся на нашем совместном предприятии в Санкт-Петербурге.

BG: Какими вы видите перспективы работы Siemens в России? Прецедент локализации производства станет основным направлением?

Й. Л.: Как я уже говорил, компания Siemens давно работает в России, и у нас всегда был приоритет не просто делать здесь бизнес, но в полной мере принимать участие в проекте, что подразумевает обучение персонала, оснащение производства, трансфер технологий на каждом этапе производственного процесса. «Уральские локомотивы» — это только один пример, и «Ласточки» далеко не единственное направление деятельности этого предприятия. Мы уверены, что проходящий сейчас сертификацию электровоз на 25 кВ 2ЭС7 будет востребован рынком, поскольку аналогов ему на данный момент в России нет. Но есть и другие примеры. Это и возведенный с нуля трансформаторный завод в Воронеже, где сегодня производятся мощные трансформаторы для нужд российских сетей. Есть и совместный завод газовых турбин в Санкт-Петербурге. Так что можно сказать, что локализация была стратегией бизнеса Siemens в России еще задолго до проекта «Ласточки».

BG: Принимает ли компания Siemens участие в разработке инфраструктурных элементов для развития скоростного железнодорожного транспорта?

Й. Л.: Напрямую компания Siemens не занимается строительством инфраструктурных элементов для скоростных железных дорог. Если говорить о скоростях «Ласточки», а это до 160 км/ч, то такая скорость не требует принципиальных изменений инфраструктурных элементов. Существующие железнодорожные пути и окружающая их инфраструктура строились из расчета скорости 100–120 км/ч, так что это увеличение незначительное. Если же говорить о высокоскоростных железнодорожных магистралях, где скорость на отдельных участках может достигать 250–300 км/ч, то в этих случаях, конечно, необходим комплексный подход и инфраструктурные элементы, такие как тоннели, верхнее строение пути или безбалластная

основа пути, имеют принципиальное значение. По этим вопросам, которые затрагивают, в частности, проект строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва—Казань, компания Siemens оказывает всяческое содействие российской стороне в рамках созданного объединения «Немецкая инициатива». В это объединение входят также компании, которые занимаются инфраструктурными элементами для высокоскоростных железнодорожных магистралей. В конце сентября в рамках выставки «Иннотранс» вице-президент РЖД Александр Мишарин встречался с входящими в «Немецкую инициативу» компаниями. Так что работа в этом направлении ведется, и компания Siemens заинтересована в том, чтобы тот опыт строительства высокоскоростных магистралей, который есть у Германии, был максимально полно использован в российских проектах строительства высокоскоростных железных дорог.

BG: В каком направлении в ближайшие десятилетия будет развиваться, по вашему мнению, рельсовый транспорт в мире? Будут ли возрастать скорости и расстояния? Или магистральные маршруты и большие скорости все-таки отвоюет авиация, а рельсовый транспорт остановится на отметке 80–100 км/ч и будет обслуживать лишь локальные расстояния — максимум между близлежащими городами. Или нам стоит ждать каких-то прорывных технологий, которые изменят наше представление о железнодорожном транспорте?

Й. Л.: Опыт показывает, что строительство высокоскоростных магистралей способствует резкому скачку в развитии регионов. Так что появляться такие магистрали неминуемо будут. Конечно, со скоростным железнодорожным транспортом всегда будет конкурировать авиация, но есть такие расстояния, которые, на мой взгляд, предназначены именно для скоростного и высокоскоростного железнодорожного транспорта. Это расстояния 600–700 км, максимум до 1000 км. Это, на мой взгляд, те расстояния, на которых потребитель при выборе между самолетом и высокоскоростным поездом, идущим на рабочей скорости 330 км/ч, всегда выберет именно поезд. Это связано и с тем, что не нужно проходить паспортный контроль, и с тем, что железнодорожные вокзалы обычно находятся в центре городов, а не на их окраинах. Соответственно, добравшись до пункта назначения, вы легче переседаете на городской транспорт. Комфортнее железнодорожный транспорт и потому, что, находясь в пути, пассажир благодаря доступности всех средств связи может продолжать абсолютно полноценно работать. Так что лично я уверен в том, что будущее за высокоскоростными железнодорожными путями, связывающими относительно близко расположенные друг к другу крупные города. А что касается прорывных технологий, то они уже есть, причем не экспериментальные, а абсолютно серийные. Например, у компании Transrapid, дочерней компании Siemens, есть построенная между шанхайским аэропортом Пудун и самим Шанхаем дорога, по которой курсирует поезд на магнитном подвесе, то есть без колесного контакта с рельсами. Этот поезд имеет рабочую скорость 450 км/ч. Так что с технологиями проблем нет. Другое дело, что для реализации конкретных проектов кроме технологической мощности нужна еще и финансовая. ■

ОПЫТ ПОКАЗЫВАЕТ, ЧТО СТРОИТЕЛЬСТВО ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ СПОСОБСТВУЕТ РЕЗКОМУ СКАЧКУ В РАЗВИТИИ РЕГИОНОВ

УСКОРЕНИЕ И ПЕРЕСТРОЙКА

СКОРОСТЬ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ ПО ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ РАСТЕТ ВО ВСЕМ МИРЕ. ПОЕЗДА НИКОГДА НЕ СМОГУТ КОНКУРИРОВАТЬ С САМОЛЕТАМИ, НО У НИХ И ГЛАВНАЯ ЗАДАЧА ДРУГАЯ — БЫСТРО ПЕРЕМЕЩАТЬ БОЛЬШОЕ КОЛИЧЕСТВО ПАССАЖИРОВ В ПРЕДЕЛАХ ОДНОГО РЕГИОНА. И ЖЕЛАТЕЛЬНО НЕДОРОГО. ЕВРОПЕЙСКИЕ СТРАНЫ И АЗИАТСКИЕ ГОСУДАРСТВА С БЫСТРОРАСТУЩЕЙ ЭКОНОМИКОЙ УЖЕ ОЦЕНИЛИ ЭФФЕКТ ОТ ВНЕДРЕНИЯ СКОРОСТНЫХ ПОЕЗДОВ. ТЕПЕРЬ ОЧЕРЕДЬ ЗА РОССИЕЙ. ПЕРВЫЕ ШАГИ В НУЖНОМ НАПРАВЛЕНИИ УЖЕ СДЕЛАНЫ.

ГОД ЗАПУСКА ПЕРВОГО СКОРОСТНОГО ПОЕЗДА



ПРОТЯЖЕННОСТЬ УЧАСТКОВ СКОРОСТНЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ПО СОСТОЯНИЮ НА 2013 ГОД

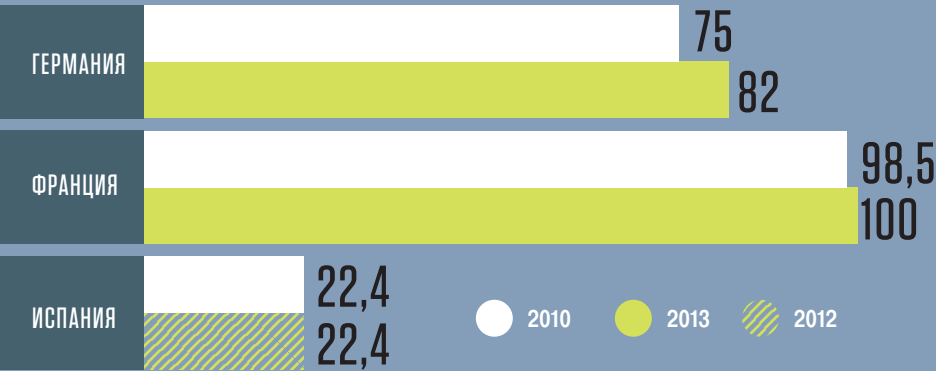


КОЛИЧЕСТВО МАРШРУТОВ, НА КОТОРЫХ ЭКСПЛУАТИРУЮТСЯ СКОРОСТНЫЕ ПОЕЗДА В 2010 И 2013 ГОДАХ



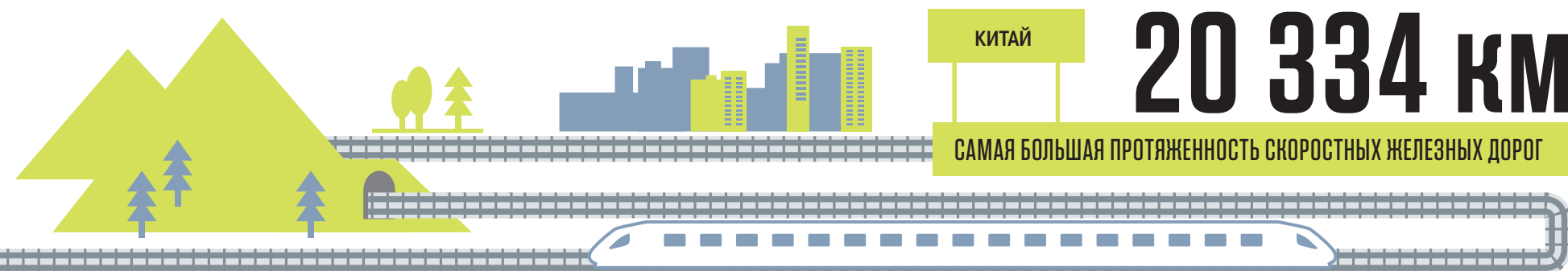
480

КОЛИЧЕСТВО ПАССАЖИРОВ СКОРОСТНЫХ ПОЕЗДОВ (МЛН ЧЕЛ.)

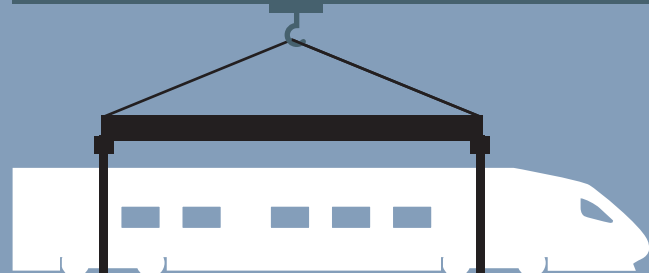


Источники: доклад Еврокомиссии High-speed Europe, International Union of Railways, доклад China High-Speed Rail by Morgan Stanley, Deutsche Bahn, World Bank, Raileurope.com

МАКСИМАЛЬНАЯ
СКОРОСТЬ,
ДОСТИГНУТАЯ
ПАССАЖИРСКИМ
ПОЕЗДОМ (КМ/Ч)



ПРОИЗВОДСТВО СКОРОСТНЫХ ПОЕЗДОВ
С 2010 ГОДА (штук)



114

69

33

ГЕРМАНИЯ

ФРАНЦИЯ

ЯПОНИЯ

ЛОКАЛИЗАЦИЯ ПРОИЗВОДСТВА ПОЕЗДОВ «ЛАСТОЧКА»
НА «УРАЛЬСКИХ ЛОКОМОТИВАХ»



УРОВЕНЬ ЛОКАЛИЗАЦИИ

63%

2014 год

70%

прогноз

2015 год

80%

прогноз

2017 год

ОСНОВНЫЕ РОССИЙСКИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ—ПОСТАВЩИКИ КОМПОНЕНТОВ ДЛЯ ЭЛЕКТРОПОЕЗДОВ



ООО «СИМЕНС ЭЛЕКТРОПРИВОД» **Санкт-Петербург**
тяговые двигатели, тяговые преобразователи и сетевые фильтры



ЗАО «СИБЕКО СИСТЕМЫ СИДЕНИЙ» **Березовский** (Свердловская область)
и «БОРКАД РУС» **Химки** (Московская область)
пассажирские сиденья и кресла машиниста



ЗАО «МОТОВИЛИХИНСКИЕ ЗАВОДЫ» **Пермь**
моторная ось



ООО «УРАЛЬСКИЕ ЛОКОМОТИВЫ» **Верхняя Пышма** (Свердловская область)
сборка кузова, производство рамы тележки, окраска,
ведется пусконаладка поездов



ОАО КУМЗ **Каменск-Уральский** (Свердловская область)
«ВСМПО-АВИСМА» **Верхняя Салда** (Свердловская область)
алюминиевые панели



НПО САУТ **Екатеринбург**
системы безопасности, системы управления



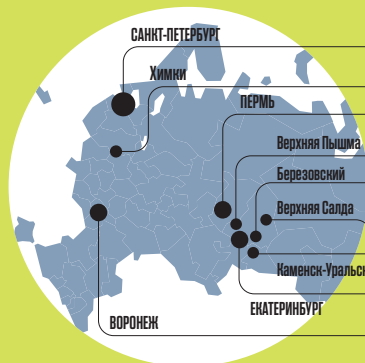
НПО «АВТОМАТИКА» и ЗАО АСК **Екатеринбург**
электрошкафы, пульты машиниста, креш-системы



ООО «КОРПОРАЦИЯ НПО РИФ» **Воронеж**
блоки охлаждения, блоки вспомогательных трансформаторов



ООО «СИМЕНС ТРАНСФОРМАТОРЫ» **Воронеж**
дроссели сетевого фильтра



159

СОТРУДНИКОВ
«УРАЛЬСКИХ ЛОКОМОТИВОВ»
ПРОШЛИ ОБУЧЕНИЕ НА ЗАВОДЕ
SIEMENS В КРЕФЕЛЬДЕ

150

ЗАПЛАНИРОВАННОЕ
КОЛИЧЕСТВО РОССИЙСКИХ
ПОСТАВЩИКОВ ДЕТАЛЕЙ
И УСЛУГ

100

РОССИЙСКИХ
ПОСТАВЩИКОВ
СЕЙЧАС

ТОЛЬКО БЫ НЕ УЛЕТАЛА

ВО ВРЕМЯ ОЛИМПИАДЫ В СОЧИ ДЛЯ ТОГО, ЧТОБЫ ПОПАСТЬ В ОЛИМПИЙСКИЙ ПАРК И НА КРАСНУЮ ПОЛЯНУ, ГДЕ РАЗВОРАЧИВАЛИСЬ СПОРТИВНЫЕ СОБЫТИЯ, УЧАСТНИКИ И БОЛЕЛЬЩИКИ ИСПОЛЬЗОВАЛИ ДВА ОСНОВНЫХ ВИДА ТРАНСПОРТА: АВТОБУСЫ И СКОРОСТНЫЕ ЭЛЕКТРОПОЕЗДА «ЛАСТОЧКА». БОЛЬШУЮ ЧАСТЬ ПАССАЖИРОПОТОКА ВЗЯЛИ НА СЕБЯ ПОСЛЕДНИЕ. ОЛИМПИАДА ЗАКОНЧИЛАСЬ, НО МЕСТНЫЕ ВЛАСТИ НЕ ХОТЯТ РАССТАВАТЬСЯ СО СКОРОСТНЫМИ ПОЕЗДАМИ.

МАРГАРИТА МЕНЬШАКОВА

Поезда «Ласточка» специально для организации пассажирских перевозок на Олимпийских и Паралимпийских играх РЖД заказали у немецкого концерна Siemens в конце 2009 года. Приобретенный позднее статус генерального партнера Игр в категории «железнодорожные перевозки пассажиров и грузов» обязал госкомпанию построить и необходимую для их эксплуатации инфраструктуру: железные дороги, тоннели, а также станции и вокзалы.

38 сочинских «Ласточек» поставили на несколько регулярных маршрутов: Сочи—Адлер—Олимпийский парк, Олимпийский парк—Красная Поляна, Сочи—Адлер—Красная Поляна, Сочи—аэропорт Сочи. С 24 января и на весь период проведения Игр РЖД ввели напряженный, так называемый олимпийский, график движения. Например, от Красной Поляны в сторону Адлера ежедневно курсировали четыре поезда, столько же — в обратном направлении. Каждые сутки поезда совершали по 413 рейсов. Поезда обеспечивали перевозку около 7 тыс. пассажиров в час. Свое движение «Ласточки» начинали в семь утра, а последние поезда с конечных станций уходили около полуночи. Всего за время Игр «Ласточки» перевезли около 4,8 млн пассажиров.

Комфортность скоростных поездов высоко оценили президент Владимир Путин и глава Международного олимпийского комитета Томас Бах — на одной из «Ласточек» они добирались из аэропорта на открытие железнодорожного вокзала в Адлере. После осмотра вокзала Томас Бах признался российскому лидеру,

что, глядя на уровень подготовки к Олимпиаде в регионе, он ждет «грандиозного мероприятия».

«Это произвело глубокое впечатление, — сказал господин Бах. — Олимпийский парк в Сочи внесет свой вклад в то, что Олимпийские игры в Сочи войдут в историю олимпийского движения как уникальные».

По словам экс-заместителя генерального директора АНО «Транспортная дирекция Олимпийских игр» (сейчас переформировано в АНО «Единая транспортная дирекция» для транспортного обслуживания Крыма) Муса Яковашева, «Ласточки» взяли на себя основную нагрузку по транспортировке пассажиров в период Олимпиады. В пиковое время интервалы движения поездов, отправлявшихся из Сочи до Красной Поляны, составляли всего шесть минут.

«Если бы такой объем пришлось везти автобусами, это было бы очень напряженно», — говорит господин Яковашев. Ограничений движения поездов по техническим причинам ни разу не было. Случались лишь перебои с электричеством, которые оперативно устранялись.

Это подтверждает и мэр Сочи Анатолий Пахомов. «Мне неизвестно ни об одном случае каких-либо сбоев, задержек, нарушений графика — электропоезда работали как часы, жители Сочи и гости Игр пользовались ими с удовольствием. И вообще «Ласточки» стали такой же неотъемлемой частью большого спортивного праздника, как ледовые дворцы, стадионы и отели для спортсменов и зрителей», — говорит глава города.

В ПИКОВОЕ ВРЕМЯ ИНТЕРВАЛЫ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ, ОТПРАВЛЯВШИХСЯ ИЗ СОЧИ ДО КРАСНОЙ ПОЛЯНЫ, СОСТАВЛЯЛИ ВСЕГО ШЕСТЬ МИНУТ

На «отлично» оценивает общий уровень подготовки железнодорожной инфраструктуры к прошедшей Олимпиаде и ректор Российского международного олимпийского университета (готовит специалистов в области спортивного менеджмента для российской и мировой индустрии спорта, олимпийского и паралимпийского движения) Лев Белоусов.

«Была проделана огромная работа по строительству и модернизации транспортного узла Сочи—Адлер, запущены современные комфортные поезда, которые ходили строго по расписанию, — отмечает господин Белоусов. — Хотелось бы отметить очень важную для зрителей возможность бесплатного проезда и, конечно, ненавязчивую, но четкую работу служб безопасности на вокзалах и на всем пути следования «Ласточек». Я считаю, что здесь мы проявили себя на высоте и гости Олимпиады остались довольны. Это я знаю не понаслышке, так как в период Игр наш университет принял целую вереницу националь-

ных делегаций и все они, делая впечатлениями, отмечали превосходную транспортную логистику».

Конечно, после окончания Олимпиады нагрузка «Ласточек» значительно снизилась. Но по мнению Муса Яковашева, который ныне занимает пост начальника сочинского территориального отдела межрегионального управления государственного автомобильного и дорожного надзора по Краснодарскому краю и Республике Адыгея, местных жителей нужно ориентировать на железнодорожный транспорт. Ведь автодороги забиты. А «раз дали такую базу, как «Ласточки», то ее надо использовать», — заключает он.

По словам Анатолия Пахомова, сочинцы уже привыкли к «Ласточкам», которые стали «замечательной альтернативой другим видам общественного транспорта». «Разумеется, их работа должна войти в повседневный ритм, для этого наверняка будет проводиться определенная оптимизация, но нам очень хочется, чтобы эти поезда в нашем городе работали и дальше», — подчеркивает мэр Сочи. ■

ПРЯМАЯ РЕЧЬ ВАМ СКОРОСТНЫЕ ПОЕЗДА НУЖНЫ?

Олег Королев, губернатор липецкой области:

— Для такой огромной страны, как Россия, все виды транспорта необходимы. А если говорить о скоростных видах транспорта, то, учитывая наши расстояния, они просто идеальны. Мы не Дания, не Швейцария, у нас огромные расстояния даже в пределах одной области. А для мобильной подвижности рабочей силы скоростной железнодорожный транспорт просто необходим. На простой электричке не любой человек может позволить себе ездить в другой район на работу, потратив три-четыре часа на поездку. Развивая скоростной транспорт, мы решаем не только вопрос трудоустройства, но и мобильности рабочей силы.

Владимир Груздев, губернатор тульской области:

— Безусловно, для нас это важный вопрос. Чем качественнее транспортное сообщение, тем комфортнее жителям, тем больше возможностей для расширения деловых связей с другими регионами, развития бизнеса, туризма. Сегодня в Тульской области уже курсируют две пары скоростных поездов «Ласточка» по маршруту Москва—Курск с остановкой в Туле. На таком поезде туляки добираются в центр столицы всего за два часа. Но и этих поездов уже не хватает — нам необходима своя скоростная «Ласточка» Тула—Москва. И было бы здорово, если бы «Российские железные дороги» приняли решение о возобновлении маршрута Москва—Ясная Поляна (станция Козлова Засека), который пользовался большой популярностью как у москвичей, так и у туляков.

Николай Меркушкин, губернатор самарской области:

— В Самарской области пригородные пассажирские электрички являются широко востребованным у населения видом транспорта. Перевозки обеспечиваются по направлениям Самара—Сызрань, Самара—Похвистнево, Самара—Жигулевское море, Самара—Кинель—Бузулук. В 2013 году пассажиропоток на пригородных направлениях составил

8,6 млн человек. Поскольку данный вид транспорта является социально значимым, правительством Самарской области ежегодно предусматриваются субсидии на возмещение доходов в связи с государственным регулированием тарифов, а также от перевозки по льготному тарифу студентов.

Однако вопрос организации скоростного движения по данным направлениям не рассматривается ввиду большого количества промежуточных остановок на каждом маршруте и их востребованности населением. В то же время правительством Самарской области совместно с Куйбышевской железной дорогой прорабатывается возможность организации ускоренного сообщения по маршруту Самара—аэропорт Курумоч—Тольятти, который будет связывать Самару и Тольятти с основным аэропортом региона. Данный маршрут будет актуален как в период проведения в Самаре матчей чемпионата мира по футболу в 2018 году, так и в дальнейшем.

Василий Голубев, губернатор ростовской области:

— Ростовская область крайне заинтересована в развитии высокоскоростного железнодорожного транспорта. Мы активно включились в подготовительную работу по созданию на территории области высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва—Ростов-на-Дону—Адлер («Центр—Юг»). Сегодня уже согласован окончательный вариант прохождения ВСМ по Ростовской области. В мае мы с РЖД и Минтрансом РФ уже обсуждали последовательность совместных действий по реализации проекта. Мультипликативный эффект этого проекта для донской экономики оценивается почти в 200 млрд руб. После запуска новой магистрали, по прогнозам экспертов, темпы экономического роста всех отраслей области увеличатся на 5%, повысятся инвестиционная привлекательность региона и мобильность занятого населения, получат развитие инновационные сферы.

Николай Цуканов, губернатор калининградской области:

— У нас область по протяженности небольшая, и 200 км — это максимальное расстояние от Калининграда до востока области — Чернышевска. Поэтому особой необходимости в этом, наверное, нет. Но мы бы с удовольствием поддержали, например, идею замены существующих вагонов на более комфортные — так называемые скоростные железнодорожные автобусы. И однозначно мы за то, чтобы был запущен скоростной экспресс между Калининградом и Москвой. Мы говорим об этом уже на протяжении многих лет. Железнодорожное сообщение — это альтернатива авиасообщению, а у нас выбора практически нет: либо лететь на самолете (а не все могут себе это позволить — кому-то вообще страшно летать), либо ехать на поезде 24 часа, а это ненормально и несовременно. Поэтому очень бы хотелось, чтобы скоростной наземный транспорт был запущен.

Евгений Куйвашев, губернатор свердловской области:

— Нашему региону не нужен, но мы сами начиная с 2012 года реализуем проект создания городского экспресса «Ласточка» и выделили под него новый производственный комплекс общей площадью более 90 тыс. кв. м. В этом году уже были выпущены первые пятивагонные электропоезда, и сейчас они проходят сертификацию. По результатам большей части проведенных испытаний уже получены положительные заключения, поэтому мы планируем в декабре 2014 года проверку закончить, а в 2015 году ООО «Уральские локомотивы» уже приступит к серийному выпуску в количестве 30 машин. До 2020 года предприятие произведет 1,2 тыс. вагонов электропоездов различного типа. Сегодня мы стараемся по возможности обращаться не к европейскому производителю, поэтому выпуском пассажирских сидений, светотехникой для кабин, разработкой аппаратной части электропоезда, производством особо прочных алюминиевых панелей занимаются наши отечественные разработчики и предприятия.



РИА НОВОСТИ

СПРОС НА СКОРОСТЬ

СПРОС НА СКОРОСТНОЕ ДВИЖЕНИЕ В РОССИИ ВЫСОК, И ВСЕ УКАЗЫВАЕТ НА ТО, ЧТО ИНТЕРЕС К ЭТОЙ УСЛУГЕ БУДЕТ ТОЛЬКО РАСТИ. ЕСЛИ ПРИ ЗАПУСКЕ ПЕРВЫХ СКОРОСТНЫХ ПОЕЗДОВ ИХ ЗАПОЛНЕННОСТЬ ПРОГНОЗИРОВАЛАСЬ НА УРОВНЕ 60%, ТО СЕЙЧАС ОНА ДОСТИГАЕТ 90–100%.

КОНСТАНТИН МОЗГОВОЙ

КУДА МЫ ЕДЕМ По словам старшего вице-президента по инновационному развитию—главного инженера ОАО РЖД Валентина Гапановича, сейчас рассматриваются варианты запуска скоростного движения по таким направлениям, как Москва—Белгород, Новосибирск—Барнаул, Новосибирск—Омск и Москва—Смоленск. Как рассказал ВГ заместитель руководителя департамента управления бизнес-блоком «Пассажирские перевозки» РЖД Андрей Кудряшов, сейчас проводится оценка эффективности ускорения пассажирских поездов на направлениях Москва—Брянск, Москва—Орел, Новосибирск—Томск и Екатеринбург—Нижний Тагил. Также рассматриваются участки Москва—Крюково, Москва—Тверь для организации тактового скоростного движения.

«Согласно инновационному варианту Генеральной схемы развития сети железных дорог РЖД на период до 2020 года, в результате реализации проектов организации скоростного и высокоскоростного движения пассажирских поездов суммарный пассажирооборот на скоростных и высокоскоростных поездах к 2020 году составит примерно 7,5 млрд пассажирокилометров (ПКМ) в год. Доля скоростного сообщения составит 4,2 млрд ПКМ/год, а протяженность линий — 3,1 тыс. км. А к 2030 году суммарный пассажирооборот на скоростных поездах и протяженность скоростных линий составят около 5,8 млрд ПКМ/год и 6,8 тыс. км соответственно», — говорит господин Кудряшов.

В Санкт-Петербурге создан специальный учебный центр, занимающийся обучением и повышением квалификации кадров скоростного движения — это локомотивные бригады, проводники, персонал по техническому обслуживанию поездов. Для получения базовых знаний по управлению скоростными поездами и их ремонту весь персонал прошел обучение непосредственно у производителей. Если же говорить о технологической стороне российских скоростных поездов, то, они ни в коем случае не уступают зарубежным аналогам, а в чем-то даже превосходят иностранную продукцию. В России работает совместное предприятие группы «Синара» и Siemens AG в Верхней Пышме ООО «Уральские локомотивы», на котором производятся скоростные поезда «Ласточка», в следующем году РЖД получат первую партию из 26 пятивагонных поездов. Одно из главных преимуществ российских «Ласточек» состоит в том, что у нас есть возможность на этапе проектирования вносить изменения в конструкцию поезда, в том числе по предложениям компаний-перевозчиков в отношении салонного наполнения для обеспечения комфорта пассажиров. Всего до 2020 года в ОАО РЖД будет поставлено 1,2 тыс. вагонов электропоездов «Ласточка».

Эксперты уверены: развитие железнодорожного скоростного пассажирского сообщения стимулирует развитие транспортной подвижности населения и создает рост спроса на пассажирские перевозки. В мировой практике известны случаи, когда после запуска высокоскоростных поездов железнодорожный транспорт занимал лидирующую позицию на рынке перевозок (например, TGV во Франции).

«Аналогичную тенденцию можно наблюдать и в России: с начала эксплуатации «Сапсанов» по направлению

Москва—Санкт-Петербург существенно вырос пассажиропоток, и тенденция к его росту сохраняется, а с августа этого года уже эксплуатируются сдвоенные «Сапсаны», что говорит о высоком уровне спроса на данную услугу, — отметил заместитель руководителя департамента исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Александр Поликарпов. — Скоростное железнодорожное сообщение целесообразно организовывать между крупными экономическими или железнодорожными центрами. В последние годы активно развивается радиальное скоростное сообщение с Москвой и Санкт-Петербургом (Москва—Нижний Новгород, Санкт-Петербург—Петрозаводск). Также востребованными будут скоростные маршруты между крупными городами Сибири и Урала. Особое внимание стоит уделить планам по формированию сети скоростного железнодорожного сообщения между городами, которые примут матчи чемпионата мира по футболу 2018 года. Нельзя не отметить планы по реализации проектов ВСМ Москва—Казань, Москва—Екатеринбург, Москва—Адлер. По этим маршрутам спрос на транспортные пассажирские услуги может вырасти в несколько раз».

БОРЬБА ЗА ПРОЦЕНТ По мнению аналитика ИПЕМА, развитие сети скоростного пассажирского сообщения происходит синхронно с развитием соответствующих сфер транспортного машиностроения. Сейчас на российском рынке высокоскоростных поездов представлена только продукция иностранных предприятий (Siemens, Alstom), а на рынке скоростного подвижного состава существуют как совместные разработки («Ласточка» серии

ЭС1 (Siemens) и «Ласточка» ЭС2Г (Siemens и «Синара»)), так и исключительно российские (ЭГ2Т производства «Трансмашхолдинга»).

«Транспортное машиностроение готово удовлетворить потребности российского рынка в скоростном подвижном составе, но у него пока нет долгосрочного заказа», — говорит господин Поликарпов.

«Спрос на скоростное железнодорожное сообщение в России с каждым годом будет только расти ввиду развития современных технологий и наличия реальной альтернативы авиаперевозкам (на расстояния до 700–1000 км), — полагает старший консультант практики «Инфраструктура» консалтинговой группы «НЭО Центр» Юрий Рыбачонок. — В отличие от традиционного железнодорожного транспорта, современное скоростное сообщение обладает неоспоримыми преимуществами, в числе которых минимальное время в пути и конкурентные цены на билеты. Например, сегодня скоростное сообщение между Москвой и Санкт-Петербургом, а также между Москвой и Нижним Новгородом является альтернативой авиасообщению: стоимость билета и общее время в пути (с учетом регистрации на авиарейс) сопоставимы. При этом для таких стран, как США и Китай, приоритетным направлением развития транспорта сегодня является строительство сети высокоскоростных железнодорожных магистралей (со скоростью движения свыше 300 км/ч). В России также принята программа развития ВСМ до 2030 года (в настоящее время реализуется пилотный проект по маршруту Москва—Казань), однако более успешно развивается опорная сеть скоростного железнодорожного сообщения (со скоростью движения до 160 км/ч), эксплуатирующая подвижной состав типов

„Ласточка“. Это объяснимо: скоростное движение можно реализовать на действующей железнодорожной сети в относительно сжатые сроки. А высокоскоростные магистрали требуют на порядок больших капитальных затрат и более сложных подготовительных и строительных-монтажных работ».

Эксперт отмечает, что, несмотря на то что годовой пассажиропоток скоростного железнодорожного транспорта на данный момент составляет около 0,5% (до 5 млн человек) от общего пассажиропотока РЖД (1,08 млрд человек в 2013 году), в случае продолжения реализации программ развития опорной сети скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения в России годовой пассажиропоток к 2017 году может достигнуть 0,7–1% (до 10 млн человек).

«Актуальность развития маршрутов скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения возрастает в связи с загруженностью автодорог. Наиболее интересными для реализации программы строительства опорной сети скоростного железнодорожного движения являются радиальные направления из Москвы — северо-западное, юго-западное, южное и восточное, а также развитие скоростного и высокоскоростного сообщения в Уральском и Сибирском федеральных округах», — считает Юрий Рыбачонок.

По его мнению, к приоритетным маршрутам относятся также: Москва—Ярославль, Казань—Самара, Казань—Екатеринбург, по белорусскому направлению — Смоленск—Брест и далее до Калининграда, Москва—Ростов-на-Дону (далее на Адлер и Симферополь), Москва—Волгоград, Москва—Калуга—Брянск, Москва—Рязань и Томск—Новосибирск—Красноярск. ■

«НЕ МАГИСТР, А ИНЖЕНЕР»

Скоростные поезда постепенно занимают свою нишу в российских пассажирских перевозках. На сегодняшний день скоростное движение у нас не так широко представлено, как в Европе, однако потенциал наработан серьезный. О перспективах развития скоростного сообщения в России ВГ побеседовал со старшим вице-президентом по инновационному развитию—главным инженером ОАО РЖД ВАЛЕНТИНОМ ГАПАНОВИЧЕМ.



ТРЕНД/PHOTO PRESS

BUSINESS GUIDE: С вашей точки зрения, требуют ли каких-либо технологических улучшений скоростные поезда в целом и «Ласточки» в частности?

ВАЛЕНТИН ГАПАНОВИЧ: В 2015 году ожидается новая поставка «Сапсана» с двигателями на постоянных магнитах — это новое направление в железнодорожном машиностроении. Не хотел бы развивать техническую тему, но такая модернизация поездов типа «Сапсан» позволит нам экономить при эксплуатации до 12% электроэнергии. Одновременно концерн Siemens проведет модернизацию своих поездов на территории Евросоюза. Это инновационный проект — такие двигатели ставит, к примеру, компания Alstom на свои поезда TGV.

От этого проекта мы ожидаем прорыва в области энергоэффективности скоростного движения. Если говорить о «Ласточках», в рамках локализации у нас разработан ряд новых типажей этого поезда — межобластного и городского сообщения. Пока все карты раскрывать не буду, но скажу, что для электропоездов Desiro RUS будет использовано интересное техническое решение, которое мы сейчас дорабатываем с нашими коллегами из «Уральских локомотивов».

ВГ: Кстати, о «Ласточках» и локализации. Ранее вы говорили, что стопроцентная локализации не всегда выгодна. Какой уровень локализации целесообразен для Desiro RUS?

В. Г.: В настоящее время уровень локализации производства на заводе «Уральские локомотивы» достиг 63%, а максимально эффективное значение, по на-

шему мнению, составляет 80% — и именно к такому показателю уральское предприятие выйдет к 2017 году.

ВГ: Как бы вы оценили востребованность этих скоростных электропоездов?

В. Г.: «Ласточки» зарекомендовали себя с лучшей стороны во время проведения Олимпиады в Сочи: за время проведения Игр они перевезли порядка 4,8 млн пассажиров. Они, несомненно, будут востребованы и в будущем. А новые маршруты добавлять надо непременно — работе над этим вопросом РЖД уделяет самое пристальное внимание в ближайшие годы.

ВГ: Помимо «Ласточки» какие еще железнодорожные проекты с участием Siemens вы бы отметили?

В. Г.: Особо выделю систему диагностики инфраструктуры. На сегодняшний день здесь мы являемся первопроходцами — в мире не существует каких-либо аналогов.

Скоростной электропоезд, оборудованный системой диагностики, проходя по сети, проводит мониторинг инфраструктуры по 76 параметрам. Теперь нет необходимости пропускать отдельные диагностические поезда, как это делается сейчас и в России, и, к примеру, во Франции — оборудование будет устанавливаться непосредственно на скоростные пассажирские поезда и проводить диагностику во время рейсов. Этой системой мы занимаемся уже порядка четырех лет, и сейчас вышли на практический результат. В ближайшем будущем система будет запатентована. Соответствующее соглашение было подписано на выставке Innotrans-2014 в Берлине между РЖД, Siemens и ЗАО «НПЦ Инфотранс», также участвующим в проекте.

ВГ: Последний вопрос: есть ли сейчас проблемы в области подготовки кадров для развития скоростного движения?

В. Г.: Существующая система подготовки инженерных кадров для высокотехнологичных областей, в том числе для развития скоростного движения, не отвечает всем современным требованиям подготовки инженера, который нам нужен.

Бакалавр — хорошо, магистр — прекрасно, но нам нужны специалисты, которые готовы на высоком уровне заниматься прикладной деятельностью. Нам нужен не условный магистр, а именно грамотный, высокообразованный инженер, посвященный во все детали работы отрасли. Но в этом есть проблема, причем не только в России: схожие трудности испытывают наши коллеги из Европы — Германии, Франции. Так что систему подготовки инженерных кадров в ближайшем будущем необходимо подкорректировать, иначе в будущем у нас всех будут большие проблемы.

Беседовал КОНСТАНТИН МОЗГОВОЙ



В СТАЛЬНОМ КОЛЬЦЕ МОСКВЫ ЧЕРЕЗ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ ТРАНСПОРТНАЯ СЕТЬ МОСКВЫ ИЗМЕНИТСЯ ДО НЕУЗНАВАЕМОСТИ. К КОНЦУ 2015 ГОДА НАЧНЕТСЯ РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТА РАЗВИТИЯ МАЛОГО КОЛЬЦА МОСКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ (МКЖД), КОТОРОЕ ИНТЕГРИРУЕТ ПОЧТИ ВСЕ ВИДЫ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА. К 2020 ГОДУ В МОСКОВСКОМ РЕГИОНЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ПОСТРОИТЬ 255 ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫХ УЗЛОВ. СТОИМОСТЬ ПРОЕКТА — ОКОЛО 300 МЛРД РУБ. БОЛЬШУЮ ЧАСТЬ ДЕНЕГ ПРИВЛЕКУТ ЧАСТНЫЕ ИНВЕСТОРЫ — ДЕСЯТЬ КОМПАНИЙ И БАНКОВ УЖЕ ПРОЯВИЛИ ИНТЕРЕС К ПРОЕКТУ.

АЛЕКСАНДРА ИВАНОВА

КРУГОВАЯ РЕКОНСТРУКЦИЯ О необходимости масштабной реконструкции МКЖД впервые заговорили еще в 2008 году, после того как правительство Москвы и ОАО РЖД подписали первичное соглашение о реализации проекта пассажирской магистрали на МКЖД. В 2011 году проект одобрил Владимир Путин, будучи еще премьер-министром. В том же году для реализации МКЖД была создана межведомственная рабочая группа и создано ОАО МКЖД — совместная компания Москвы и ОАО РЖД. Изначально пассажирское движение по кольцу планировалось запускать в четыре этапа. Движение по первой очереди Пресня—Канатчиково протяженностью 9 км должно было заработать уже в конце текущего года, а его полноценная эксплуатация — начаться в 2015 году. Остальные три участка — Пресня—Лефортово-Канатчиково длиной 45 км, а также третий главный путь планировалось запустить в конце 2015 года. Но уже в 2012 году столичные власти решили отказаться от этой идеи, запустив пассажирскую линию одновременно по всему кольцу.

Сейчас на Малом кольце расположено 12 грузовых дворов, больше 100 искусственных сооружений, около 70 путепроводов и 6 мостов. Протяженность всего кольца — 178,2 км. Первые поезда по этому кольцу были запущены еще в 1907 году, а регулярное движение запустили в 1908 году. Тогда дорога предназначалась для перевозки транзитных грузов. В 1934 движение по кольцу закрыли. После этого дорогу открыли только в 1959 году, включив в состав Московской железной дороги.

Новый проект ОАО МКЖД предполагает не просто модернизацию действующих путей, а строительство транспортно-пересадочных узлов (ТПУ). Всего планируется построить 31 остановку, из них 19 — ТПУ. 16 ТПУ будут с пересадкой на метро, 9 — на радиальные направления железной дороги, 4 — совмещенные и с метро, и с железной дорогой. Предполагается, что ТПУ будут выполнены в виде надземных, наземных и подземных пешеходных переходов. Общая площадь ТПУ составит 140 тыс. кв. м.

Реконструкция МКЖД позволит интегрировать между собой сразу несколько видов транспорта: автобусы, трамваи, автомобили, метро и электрички. Основная идея в том, чтобы пассажиры могли быстро и комфортно пересаживаться, например, с метро на электрички, как это возможно во многих странах мира. Интегрированная система пересадок уже давно есть в Австрии, Германии, Великобритании, Франции, Китае, США. В Москве основной упор делается на жителей районов прохождения Малого кольца — всего около 1,5 млн человек. Но, по подсчетам ОАО МКЖД, на самом деле пассажиров будет гораздо больше — около 300 млн человек в год.

В ПОИСКЕ ОПЕРАТОРА Старт проекту был задан в текущем году, когда Москва объявила сразу два конкурса: на выбор застройщика ТПУ и перевозчика по МКЖД. Итоги первого конкурса должны стать известны уже в конце октября. Начальная стоимость контракта составила 15,5 млрд руб. — победителю предстоит не только построить ТПУ, но и электрифицировать их, обеспечить вентиляцией, тепло- и водоснабжением, пожарной безопасностью и видеонаблюдением. Фактически речь идет о преобразовании пригородного сообщения в пригородно-городское, ориентированное на перевозку пассажиров не только в сообщении Москва—пригород, но и между столичными районами. Результаты второго конкурса общей стоимостью 58,12 млрд руб. планируется подвести в ноябре. С победителем будет заключен долгосрочный контракт на 15 лет, в течение которых оператору предстоит возить пассажиров по Малому кольцу. Но на этом его функции не ограничиваются: перевозчик также должен самостоятельно закупить 28–32 поезда с семью вагонами с возможностью удлинения состава до десяти. Требования к подвижному составу непростые: вместимость каждого поезда должна составить не менее 1,2 тыс. человек, все поезда должны быть оборудованы системой климат-контроля, работающей по сезонам, и круглогодичной системой очистки и обеззараживания воздуха. Любые над-

писи в салонах должны дублироваться пиктограммами, а поручни, ступени и другие выступающие части вагона окрасят в яркий цвет. Помимо этого все поезда должны быть подготовлены к самым суровым условиям эксплуатации (от –40°С до +40°С) и оснащены специальным оборудованием для людей с ограниченными возможностями. Максимальная скорость таких поездов должна составить до 120 км/ч, ежедневно по МКЖД будут курсировать по 100 пар поездов с интервалом в 6 минут. Для обслуживания подвижного состава МКЖД будет использоваться два депо: на станциях Подмосковная и Андроновка.

В списке потенциальных поставщиков поездов — «Трансмашхолдинг», «Уральские локомотивы», Hyundai Rotem, Stadler Rail AG и Крюковский вагоностроительный завод. Выбор поставщика будет в первую очередь зависеть от оператора. Сейчас потенциальных претендентов на роль перевозчика четыре: Центральная пригородная пассажирская компания (на ее долю приходится 60% всех пригородных перевозок в России), ОАО «Московско-Тверская пригородная компания», «Аэроэкспресс» (специализируется на перевозке пассажиров в сторону столичных аэропортов) и ОАО «РЖД» — Дирекция скоростного сообщения». При этом выбор ОАО РЖД в случае победы в конкурсе очевиден: монополия привлечет на МКЖД поезда «Ласточка». РЖД заказали у «Уральских локомотивов» еще в 2010 году 240 таких поездов стоимостью свыше €2 млрд.

Интересно, что еще год назад правительство Москвы не могло определиться, кто будет выбираться в рамках объявленного конкурса — перевозчик или поставщик подвижного состава. На обсуждение выносилось сразу несколько схем финансирования. Например, МКЖД предлагалось самостоятельно закупить подвижной состав, а затем передать его в аренду оператору. Еще один вариант — пополам с оператором вложиться в покупку поездов. Также предлагались лизинговые схемы и возможность создания консорциума из производителей. Но в итоге было решено, что закупку подвижного состава должен обеспечить перевозчик.

ЗА ПРЕДЕЛАМИ МКАД Градостроительные планы Москвы выходят далеко за пределы МКЖД. Всего к 2020 году в Москве и Московской области планируется построить 255 ТПУ (из них 90 — на базе метро, 57 — на базе ОАО РЖД). При этом за ОАО РЖД функции заказчика ТПУ выполняет «РЖД—Развитие вокзалов» (создано в 2009 году для оказания содействия Дирекции железнодорожных вокзалов). Сейчас согласованы проекты планировок 150 ТПУ. Строительство ТПУ должно разгрузить транспортную инфраструктуру Московского региона, повысить мобильность населения и сократить время поездки каждого пассажира. Под них планируется отвести около 1 тыс. га земли, которую город сдаст в долгосрочную аренду под коммерческие площади. Предполагается, что это будут офисы, гостиницы, торговые комплексы. Объем инвестиций в создание системы городских ТПУ оценивается в 300 млрд руб. Большую часть средств должны привлечь частные инвесторы, а взамен они получают возможность развивать коммерческие площади. Например, в Выхино появится торговый комплекс на 100 тыс. кв. м, в Саларьево — 135 тыс. кв. м. По словам заместителя столичного мэра по градостроительной политике и строительству Марата Хуснуллина, интерес к финансированию проекта выразили десять компаний, среди которых Банк Москвы, группа «Ташир» и «ТПС Недвижимость». Но сами ТПУ не предполагают размещения в них коммерческих площадок. Особенно это касается тех пересадочных пунктов, где ожидается повышенный пассажиропоток. В рамках МКЖД планируется также построить и электрифицировать третий главный путь. Кроме того, будут построены остановочные пункты и тяговые подстанции. Необходимый объем инвестиций в этот проект — 54,8 млрд руб., их выделит федеральный бюджет путем внесения дополнительных средств в уставный капитал ОАО РЖД. Еще 47,5 млрд руб. инвестирует правительство Москвы — эти деньги пойдут на развитие радиальных направлений. Кроме того, рядом с каждым ТПУ предполагается наличие парковок — на всю МКЖД предусмотрено порядка 3,3 тыс. машиномест. ■

«В МОСКВЕ БУДУЩЕЕ — ЗА СКОРОСТНЫМ СООБЩЕНИЕМ»

Будущее — за скоростным железнодорожным сообщением, но отказываться от обычных поездов нельзя из-за социального фактора, уверен начальник департамента пассажирских перевозок ОАО РЖД ГЕННАДИЙ ВЕРХОВЫХ. В беседе с BG он рассказал о том, где будут запущены скоростные поезда, как изменится график движения «Сапсанов» и каковы перспективы «Ласточки» в России.



BUSINESS GUIDE: Как вы оцениваете перспективу развития скоростного железнодорожного сообщения в России? Какой потенциал у этого сегмента перевозок?

ГЕННАДИЙ ВЕРХОВЫХ: У РЖД есть стратегия развития, которой предусмотрено развитие скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения. В первую очередь это Москва—Казань, Москва—Санкт-Петербург и Москва—Адлер, но это скорее долгосрочные планы. Что касается текущей ситуации, сегодня между двумя столицами, а также между Москвой и Нижним Новгородом курсируют всем известные скоростные поезда «Сапсан». За последние месяцы их количество пополнилось на четыре состава. Но, как показывает практика, этого мало. До конца текущего года и в начале 2015 года должны поступить еще четыре поезда, то есть всего будет 16 «Сапсанов». Ключевым направлением остается Москва—Санкт-Петербург, и в ближайшее время график движения там будет скорректирован. Прорабатываются два варианта — отправление поездов с разницей в один или в два часа, с так называемым зеркальным графиком. В любом случае, по нашим оценкам, уже к концу следующего года в «Сапсанах» РЖД смогут перевезти свыше 5 млн пассажиров. Если сейчас на долю этих поездов

приходится 25% всего пассажиропотока Москва—Санкт-Петербург, то вскоре мы надеемся, что уже 80% пассажиров данного направления пересядут на «Сапсаны». Кроме того, строительство четвертого пути на отрезке Москва—Крюково позволит реализовать проект тактового движения между Москвой и Тверью: по этому маршруту мы хотим запустить 16 поездов «Ласточка». Еще одно сообщение с участием «Ласточки» планируется организовать до Крюково, что позволит сократить время следования ровно в два раза — до 25 минут. Также две пары «Ласточек» планируется запустить как альтернативу обычным ночным поездам, следующим из Москвы в Санкт-Петербург. Поезда «Ласточка» уже эксплуатируются в направлении Курска, Смоленска, Петрозаводска. Рассматриваются предложения и для организации ускоренного сообщения по курортному маршруту Ростов-на-Дону—Краснодар—Минеральные Воды—Адлер. Помимо этого «Ласточка» была продемонстрирована на Западно-Сибирской железной дороге, и местные власти проявили к ней интерес, но все зависит от готовности региона финансировать приобретение таких поездов. Что касается других скоростных поездов, в ноябре—декабре планируется запустить семь пар поездов Talgo из Москвы в Нижний Новгород.

BG: Как вы считаете, есть ли смысл полной замены обычных поездов на скоростные и позволяет ли это сделать имеющаяся инфраструктура?

Г. В.: Что касается инфраструктуры, то здесь действительно есть ряд проблем: существующие пути не совсем пригодны для ускоренного сообщения, поэтому в первую очередь необходимо инвестировать в их модернизацию. Как пример, началось развитие инфраструктуры Московского узла, предусматривающее в том числе скоростное сообщение. Но если в Москве будущее за скоростным сообщением, то по поводу остальных ре-

гионов так однозначно сказать нельзя. В других субъектах должен быть в первую очередь выбор: заплатить дорожке и ехать быстрее или, напротив, удлинить поездку, но сэкономить.

BG: Помимо самостоятельного управления поездами «Ласточка» ОАО РЖД планирует их кому-то сдавать в аренду?

Г. В.: Федеральная пассажирская компания уже активно эксплуатирует поезда «Ласточка» (в сообщении Москва—Нижний Новгород, Москва—Курск, Москва—Смоленск, Санкт-Петербург—Петрозаводск), взяв их в аренду у ОАО РЖД. Кроме того, мы также ведем ряд переговоров с другими компаниями. Например, с Центральной пригородной пассажирской компанией (ЦППК). Как известно, ЦППК — один из претендентов на право стать оператором Малого кольца Московской железной дороги, и теоретически поезда «Ласточка» могли бы использоваться там. Кроме того, мы обсуждаем с ЦППК возможность замены так называемых зеленых поездов в направлении Мытищ, Раменского и Железнодорожного. Но весь вопрос в цене.

BG: Как продвигается локализация поездов «Ласточка» в России? Как сообщал ранее, «Б», весной организаторы проекта Siemens и «Уральские локомотивы» обращались в Минпромторг с просьбой продлить до 2020 года нулевые пошлины на ввоз комплектующих. На ваш взгляд, в этом есть необходимость?

Г. В.: Да, безусловно, необходимость в нулевых пошлинах есть, поскольку это позволит изменить стоимость подвижного состава, что для нас немаловажно. Но уже сейчас уровень локализации «Ласточки» в России составляет свыше 60%, то есть до необходимых 80% осталось совсем немного.

Интервью взяла АЛЕКСАНДРА ИВАНОВА

«ЛАСТОЧКА» ПОДТЯНУЛА МЕСТНЫХ

ДЛЯ ЛОКАЛИЗАЦИЯ ПРОИЗВОДСТВА СКОРОСТНОГО ЭЛЕКТРОПОЕЗДА «ЛАСТОЧКА» «УРАЛЬСКИЕ ЛОКОМОТИВЫ» СФОРМИРОВАЛИ ПУЛ МЕСТНЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ, КОТОРЫЕ ЗАМЕНЯЮТ ПРОИЗВОДСТВО. ЕСЛИ В 2012 ГОДУ ОБЪЕМ ПОСТАВОК СОСТАВЛЯЛ 5,1 МЛРД РУБ., В 2013 ГОДУ ПОКАЗАТЕЛЬ ВЫРОС ДО 6,5 МЛРД РУБ. ДАННЫЙ ПРОЕКТ СТИМУЛИРУЕТ МЕСТНЫЕ ЗАВОДЫ МОДЕРНИЗИРОВАТЬ СВОИ МОЩНОСТИ И УВЕЛИЧИВАТЬ ФИНАНСОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ.

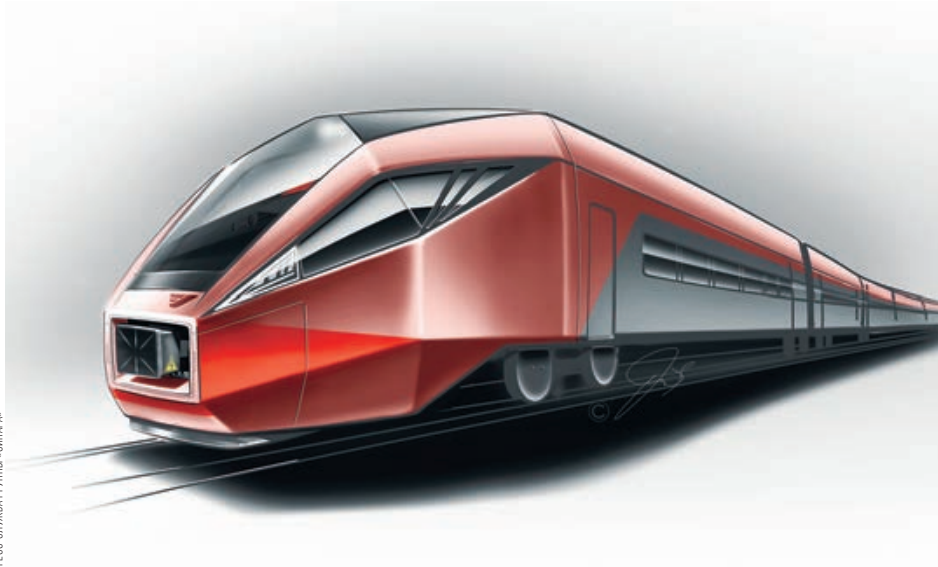
МАРИЯ ПОЛОУС

ЛОКАЛЬНОЕ ОПЕРЕЖЕНИЕ «Уральские локомотивы» поставили перед собой задачу наращивать сотрудничество с российскими производителями при создании скоростного электропоезда «Ласточка».

На текущий момент освоение элементов российскими производителями идет опережающими темпами. «В ходе выпуска первого российского электропоезда „Ласточка“ глубина локализации составила 63%, тогда как плановый показатель предусматривал 55-процентную локализацию к 2015 году. В перспективе планируется достичь в 2017 году показателя в 80%», — подчеркивают в группе «Синара».

Чтобы добиться таких показателей, собственники «Уральских локомотивов» собирают с 2010 года вокруг себя российских партнеров, способных поставлять продукцию необходимого качества для скоростного поезда. Сегодня в кластер входит более 100 российских поставщиков узлов и компонентов, постепенно их число планируется увеличить в полтора раза. Причем порядка половины предприятий представляют Уральский регион. «В ходе реализации проекта мы тщательно отбирали российских поставщиков комплектующих для электропоезда, анализировали их работу и сегодня пришли к пониманию, что большую часть комплектующих для нашей новой разработки — следующего в линейке межрегионального электропоезда — мы можем получить от российских производителей», — заявил генеральный директор завода «Уральские локомотивы» Александр Салтаев. По данным свердловского правительства, объем оборудования, поставленного в адрес «Уральских локомотивов», в 2012 году составил 5,1 млрд руб., в 2013 году — 6,5 млрд руб.

КОЛЕСА ИЗ ВЫКСЫ Сейчас «Уральские локомотивы» ведут работу с российскими металлургическими компаниями, в первую очередь с ОАО «Выксунский металлургический завод» в Нижегородской области (входит в Объединенную металлургическую компанию — ОМК). Чтобы сотрудничать по уральскому проекту, ОМК ввела на своей площадке первую и единственную в стране линию по выпуску железнодорожных колес для скоростного и высокоскоростного движения. Линия начала работать в июне, объем инвестиций составил 580 млн руб. Предполагается, что на линии ежегодно будет выпускаться 10 тыс. колес. «ОМК реализовала этот проект в рамках совместной с ОАО „Российские железные дороги“ программы освоения выпуска новых видов продукции. Первыми поездами, на которые планируется поставить скоростные колеса, станут электропоезда „Ласточка“», — пояснили в пресс-службе ОМК. Впрочем, помимо сотрудничества с «Уральскими локомотивами» новая линия рассчитана и на другие рынки сбыта: колеса планируется продавать для скоростных поездов проекта Московской кольцевой железной дороги и для европейского рынка. Сейчас на Выксунском заводе (ВМЗ) осваивается производство новой продукции, предприятию предстоит еще сертификация в



«ЛАСТОЧКА» — ПОЕЗД, АДАПТИРОВАННЫЙ ДЛЯ РАБОТЫ В РОССИИ, И ДЛЯ ЕГО ОСНАЩЕНИЯ ТРЕБУЮТСЯ РОССИЙСКИЕ ПОСТАВЩИКИ КОМПОНЕНТОВ

качестве поставщика для «Уральских локомотивов». В ОМК рассчитывают, что контракт на поставку колес для «Ласточек» предприятие подпишет или в конце текущего года, или в начале следующего. «ОМК оценивает сотрудничество с «Уральскими локомотивами» в плане поставок колес для скоростных поездов как перспективное и взаимовыгодное», — подчеркнули в компании.

С 2015 года в выпуске «Ласточки» будет участвовать и свердловский металлургический комплекс. ОАО «Каменск-Уральский металлургический завод» (КУМЗ) на своей площадке организует выпуск экструдированных алюминиевых панелей — из них изготавливается корпус «Ласточки». «В настоящее время между предприятиями действует договор на испытание установочной партии алюминиевых панелей в объеме 23 тонн. Часть пробной партии уже поставлена. Проведенные испытания показали, что у потребителя нет претензий к качеству металла, однако есть некоторое несоответствие в геометрии панелей, изготовленных заводом. КУМЗ продолжает работу по устранению всех выявленных недостатков. Совместная работа предприятий продолжается», — пояснили в Министерстве промышленности Свердловской области. Чтобы участвовать в проекте «Уральских локомотивов», КУМЗ инвестировал порядка 200 млн руб. в организацию производства экструдированных панелей.

НАУЧНАЯ ПРИБЫЛЬ Для локализации производства к проекту были привлечены научно-производственные объединения Екатеринбурга. Так, ОАО «НПО Ав-

томатики имени академика Семихатова» разрабатывает аппаратную часть для электропоезда. «Сегодня мы реализуем крш-систему — систему безопасности. Кроме того, ведем разработку и изготовление шкафов для электрики самого разного назначения: подвагонные, надвагонные, в кабине машиниста — порядка двух десятков наименований. Делаем пульт управления машиниста. Все перечисленное будет реализовано в 2015 году. Есть еще предложения по изготовлению жгутов, но эти вопросы пока в стадии принятия решений», — пояснил директор опытно-конструкторского бюро «Автоматика» Николай Манько. При этом контракт с «Уральскими локомотивами» обеспечивает четверть всего объема заказов НПО «Автоматика». Чтобы сотрудничать по проекту, объединение потребовалось модернизировать свое производство. «В технологические процессы были внесены коррективы. Сегодня для НПО „Автоматика“ это загрузка примерно на 300 рабочих мест и определенная доля прибыли», — подчеркнул господин Манько.

Научно-производственное объединение САУТ планирует поставлять для «Ласточки» свою систему управления, работа с «Уральскими локомотивами» для НПО является основным видом деятельности. Для совместной работы в организации был специально сформирован отдел микропроцессорной техники, а также разработана новейшая трехканальная система управления МПСУиД (микропроцессорная система управления и диагностики) с двукратным резервированием. «Объем всего поставляемого в 2014 году оборудования составит около 1 млрд руб. ООО НПО САУТ осуществляет поставку приборов безопасности (безопасного локомотивного объединенного комплекса БЛОК), также ведется разработка системы управления МПСУиД. По данному проекту уже подписан дого-

вор на поставку оборудования в 2013–2014 годах на сумму около 60 млн руб., а также готовится договор на 2015 год», — пояснили в объединении.

МЕСТНЫЙ ФИЛЬТР В проект также смогли войти ООО «Сибeko» (Березовский, Свердловская область): компания освоила выпуск пассажирских сидений. На екатеринбургском ЗАО «Энергомаш — Уралэлектротяжмаш» для «Ласточек» закупается выключатели и другая электротехническая продукция.

На проект неоднократно претендовали немецкие промышленники, однако в кластер удалось войти только тем европейским компаниям, которые организовали локальные площадки на территории России. «В „Ласточке“ будут использоваться тяговые компоненты, произведенные на локальных производствах Siemens в России. Воронежский „Сименс Трансформаторы“ поставит сетевые фильтры, а „Сименс Электропривод“ в Санкт-Петербурге — тяговые приводы, тяговые преобразователи, преобразователи собственных нужд», — пояснили в пресс-службе Siemens.

Впрочем, на текущий момент часть оборудования еще невозможно локализовать в России. «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, до такой глубины заниматься силовым электронным оборудованием не может. Это отрасль на уровне молекулярной физики», — пояснил Александр Салтаев. Компания также вынуждена на текущий момент закупать импортные элементы для российских комплектующих. Например, санкт-петербургская компания продает «Уральским локомотивам» двери, привод которых выпускается в Финляндии. В дальнейшем, выразил надежду господин Салтаев, планируется углубить локализацию и по данным элементам.

В целом представители местных властей и уральского бизнеса положительно оценивают опыт локализации в данном проекте. «Производство „Уральских локомотивов“ можно привести как положительный пример кооперации — комплектаторами стали не только крупные предприятия, но и малый и средний бизнес», — отмечают в Свердловском областном союзе промышленников и предпринимателей. Такие проекты позволяют, с одной стороны, обеспечить загрузку местной промышленности, с другой — повысить технологическую безопасность российской экономики, уверены в союзе. «Реализация проекта локализации производства электропоездов „Ласточка“ позволит дополнительно создать на территории РФ до 10 тыс. новых высокотехнологичных рабочих мест», — напоминают в правительстве Свердловской области. ■

ПРОИЗВОДСТВО «УРАЛЬСКИХ ЛОКОМОТИВОВ» МОЖНО ПРИВЕСТИ КАК ПОЛОЖИТЕЛЬНЫЙ ПРИМЕР КООПЕРАЦИИ



НАУКА СОБИРАТЬ

ЧТОБЫ ЗА ДВА ГОДА СОЗДАТЬ С НУЛЯ ЗАВОД ПО ВЫПУСКУ СОВРЕМЕННЫХ ПОЕЗДОВ, КОМПАНИИ «УРАЛЬСКИЕ ЛОКОМОТИВЫ» ПРИШЛОСЬ ЗАПУСТИТЬ ПРОГРАММУ ПОДГОТОВКИ СПЕЦИАЛИСТОВ. В 2012 ГОДУ ПРЕДПРИЯТИЕ НАЧАЛО ОТПРАВЛЯТЬ СОТРУДНИКОВ НА УЧЕБУ В ГЕРМАНИЮ, А ВЕРНУВШИЕСЯ С УЧЕБЫ ДЕЛИЛИСЬ ОПЫТОМ С КОЛЛЕГАМИ. БЛАГОДАРИЯ ПОЛУЧЕННЫМ ЗНАНИЯМ НА ЗАВОДЕ В ВЕРХНЕЙ ПЫШМЕ УДАЛОСЬ ВНЕДРИТЬ НОВЫЕ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПРОЦЕССЫ.

АЛЕКСЕЙ КАЗАНЦЕВ

ПОЕЗД РАЗОБРАЛИ ПО КАДРАМ

В 2011 году «Уральские локомотивы» отправили на учебу в Германию 160 инженеров и рабочих, которые изучили технологии создания современного поезда. К каждому россиянину немцы прикрепили опытного наставника, который работал со своим подопечным на протяжении всего времени стажировки — от полутора месяцев до полугода.

Андрей Ерохин начинал с должности слесаря механосборочных работ, а сейчас возглавляет участок №1 предварительного монтажа сборочного производства. Он один из тех, кто прошел курс обучения в Германии. Раньше он трудился на авторемонтном предприятии в Екатеринбурге. Однако когда в 2011 году появилась возможность перейти на работу в Верхнюю Пышму, ни минуты не раздумывал. Говорит, что здесь предлагают стабильную работу и хорошие перспективы для роста. Молодой человек всегда хотел трудиться на большом предприятии, и его мечта сбылась.

— Когда приехали в Европу, принимающая сторона думала, что придется иметь дело с нулевыми специалистами. Однако немцы быстро поняли, что у нас уже есть опыт и навыки, и стали доверять более сложные операции, самостоятельные работы. Порой часто мы справлялись не хуже немецких специалистов. Хотя, конечно, программа обучения предусматривала передачу знаний с самых азов,— вспоминает Андрей.— В Крефельде так организован рабочий процесс, что каждый сотрудник занимается строго только своей, отдельной операцией и он в ней разбирается на сто процентов. У нас все-таки более универсальные кадры.

Новым направлением для российских специалистов, в которое пришлось отдельно вникать, стали операции клейки. В отечественном машиностроении она используется довольно редко. В России целые оконные блоки, например, раньше никогда не клеивали. А на немецком производстве, делится господин Ерохин, эта технология применяется более 20 лет и наработан колоссальный опыт. Причем здесь невозможна полная автоматизация, а значит, велика зависимость от квалификации специалиста. На «Уральских локомотивах» заявляют, что являются пионерами по клеевым технологиям в отечественном железнодорожном машиностроении.

Другое новшество — сварка кузова вагона из экструдированного алюминия, ранее не применявшаяся в России. Вячеслав Сивков 18 лет работает сварщиком, но с

алюминием столкнулся впервые. Живя в другом областном городе — Новоуральске, он согласился работать в Верхней Пышме, чтобы устроиться на участок сварки кузовов. Говорит, что привлекла не только более высокая зарплата, но и условия труда — здесь все новое: производство, оборудование, рабочие процессы. Это позволяет получить уникальный опыт.

Вячеслава обучали мастер-сварщик Алексей Брагин и тренер по сварке с завода Siemens Хольгер Гурцан. Рабочий рассказывает, что обучали его тщательно, все до мелочей показывали, объясняли, перепроверяли. Сварка экструдированного алюминия и черного металла — абсолютно разные технологии. Пришлось еще освоить и новый сварочный аппарат.

Подготовка кадров продолжается. Сейчас на предприятии в России трудятся 3,7 тыс. специалистов, каждый из

которых прошел обучение по целому ряду направлений. Среди них — системы электроснабжения и автоматики, улучшения подвижного состава для скоростного движения и внедрения энергосберегающих технологий, применяемых при выпуске «Ласточки».

ВЫБОР СО СТУДЕНЧЕСКОЙ СКАМЬИ

Директор производства поездов «Уральских локомотивов» Михаэль Ханс Фестер отмечает, что на производстве «Ласточки» предприятие только сегодня обеспечивает работой 450 подготовленных специалистов, а через пару лет их число возрастет почти на 1 тыс. человек.

Подобная кооперация позволяет осуществлять трансфер технологий в отечественную экономику за счет обучения кадров новым операциям на производстве. Президент «Siemens в России» доктор Дитрих Меллер подчеркивает:

«ЭТИ ЛЮДИ СТАЛИ ОСНОВОЙ НОВОГО ПРОИЗВОДСТВА»

На «Уральских локомотивах» создана уникальная система подготовки кадров, позволяющая за короткий срок обучить персонал, способный создавать конкурентоспособную продукцию. Директор по производству поездов «Уральских локомотивов» МИХАЭЛЬ ХАНС ФЕСТЕР говорит, что около половины новых сотрудников приходит по рекомендациям уже работающих знакомых.



ФОТО: «УРАЛЬСКИЕ ЛОКОМОТИВЫ»

BUSINESS GUIDE: Для производства электропоездов «Ласточка» обучение в Германии на заводе Siemens прошли 160 человек. Какие навыки и знания они там получали?

МИХАЭЛЬ ХАНС ФЕСТЕР: Отбирать кандидатов для прохождения обучения начали два года назад. Рабочие, технологи, специалисты ОТК получили уникальную возможность принять непосредственное участие в производственном процессе под руководством опытных наставников.

Сегодня можно с уверенностью сказать, что мы полностью удовлетворены подготовкой специалистов, прошедших обучение на площадке в Крефельде. Именно эти люди стали основой нового производства. Непосредственно на производстве «Ласточек» на «Уральских локомотивах» работают 450 человек, к 2017 году численность коллектива возрастет до 1,4 тыс. человек. В целом же, по предварительным оценкам, в рамках процесса локализации электропоездов в разных регионах России появится более 10 тыс. новых рабочих мест по изготовлению компонентов.

ВГ: По какому принципу вы отбирали людей на учебу в Европе?

М.-Х. Ф.: Все кандидаты для участия в проекте прошли поэтапное тестирование. В процессе отбора оценивались профессиональные и личностные качества работников, их трудовая биография. В состав отборочной комиссии входил специалист из Крефельда. Например, из 100 кандидатов на позицию электросварщика для обучения в Германии были отобраны 24 специалиста.

ВГ: Производство 1,2 тыс. поездов потребует привлечения дополнительного персонала. Где вы будете искать рабочие руки для производства «Ласточек»?

М.-Х. Ф.: Региональный рынок труда не позволяет нам в полной мере восполнить потребность в высококвалифицированных специалистах узкого профиля. Поэтому привлекаем персонал не только из Екатеринбурга и Верхней Пышмы, но и из других регионов.

На предприятии существует поэтапный план приема специалистов. Он структурирован по периодам реализации проекта. 40% от общего числа принимаемых сотрудников приходит на предприятие по рекомендации ныне работающих сотрудников. Чтобы привлечь и закрепить на заводе профессионалов высокого уровня, мы обеспечиваем им интересную работу, отличные условия труда, стабильную и конкурентную заработную плату.

ВГ: В каких специалистах нуждаются сегодня «Уральские локомотивы»?

М.-Х. Ф.: Сегодня предприятию требуются специалисты в сборочное, кузовное и покрасочное производство, специалисты по пусконаладочным работам, инженеры-технологи, инженеры-конструкторы, специалисты по качеству и, безусловно, профессионалы специальностей — маляры по металлу, специалисты по клеевым работам.

Интервью взяла АЛЕКСЕЙ КАЗАНЦЕВ



ПРЕСС-СЛУЖБА ГРУППЫ «ОНИРА»

ДЛЯ ВЯЧЕСЛАВА СИВКОВА, СВАРЩИКА ИЗ НОВОУРАЛЬСКА, ПЕРЕЕЗД В ВЕРХнюю ПЫШМУ ОЗНАЧАЛ НЕ ТОЛЬКО ПОВЫШЕНИЕ ЗАРПЛАТЫ, НО И ВОЗМОЖНОСТЬ ОСВОИТЬ НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ РАБОТЫ

ет: локализация — это не только инвестиции. Огромную роль в этом процессе играют сотрудники. Потому их обучению на предприятии уделяют большое внимание.

К будущему персоналу присматриваются еще со студенческой скамьи. Завод сотрудничает с профильными вузами, в том числе с Уральским и Омским университетами путей сообщения, реализуя совместно с ними программу подготовки узких специалистов под конкретные проекты предприятия. Такое сотрудничество взаимовыгодно: студенты начиная с третьего курса погружаются в конкретные производственные процессы, защищают на предприятии дипломы, а завод получает на выходе из вуза готовых специалистов, полноценно влившихся в производство.

Участие неподготовленного персонала в производственных процессах исключено. Сначала работник трудится под руководством опытных коллег. Например, каждый сотрудник, обучившийся в Крефельде, в свою очередь, является наставником как минимум двух коллег. В «Уральских локомотивах» за два последних года обучение и аттестацию по спецпроцессам прошли 327 представителей рабочих профессий. Пять месяцев на предприятии функционирует класс по подготовке электросварщиков, а в 2015 году откроются аналогичные классы по клеевым и покрасочным работам.

Сотрудничество с немецкими коллегами — как стратегическое партнерство. Кроме сборки-сварки кузовов специалисты из Германии ведут наставничество на участках покраски, механической сборки, установки электрооборудования и пусконаладки. В 2014 году техническую поддержку со стороны Siemens AG осуществляет более 20 человек. Директор по производству Михаэль Фестер видит ряд организационных моментов, требующих доработки. Он отмечает, что вспомогательные процессы в Германии настроены на процесс, а здесь — на определенные функции. Например, в Крефельде служба технологов и служба складского хозяйства входят в структуру производства поездов, в то время как в России их задачи выполняют отдельные подразделения.

На уральском предприятии главный залог успеха видят в хорошо подготовленных специалистах. Каждый здесь проникся идеей сделать лучшие поезда, которые уже в следующем году станут визитной карточкой «Российских железных дорог». ■





«Ласточка» — это российский поезд, производимый «Уральскими локомотивами» на платформе Siemens Desiro



Пригородный поезд — альтернатива автомобильному транспорту



Для поездной бригады созданы комфортные условия



Вагоны укомплектованы туалетами, удобными и для инвалидов



Электропоезд «Ласточка» может проехать в год до 250 тыс. км



Современные технологии обеспечивают безопасность скоростного движения

КАЧЕСТВО ИЗ СЕРДЦА РОССИИ



ULKM.RU

