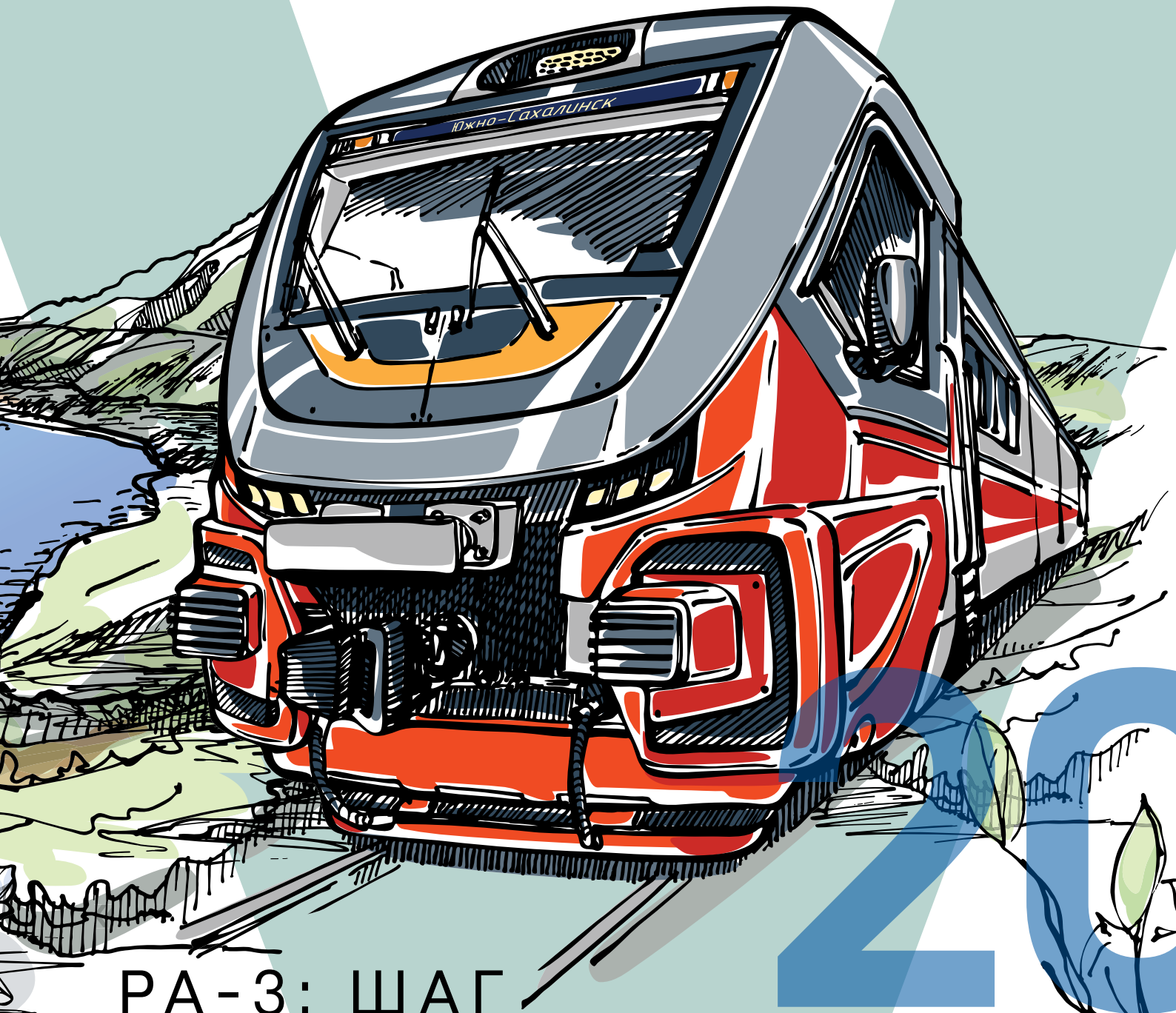


Вектор ТМХ

ЖУРНАЛ ДЛЯ ПАРТНЕРОВ



РА-3: ШАГ В РАДУЖНОЕ БУДУЩЕЕ

Кирилл Липа —
об итогах
и перспективах

«Октябрьский
экзамен»
электровоза ЭП2К

Гибридный
локомотив
в деталях



ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ



10

ИНТЕРВЬЮ
Кирилл Липа:
«Перед холдингом —
большие перспективы»
> стр. 4

ПРОВЕРЕНО НА ПРАКТИКЕ
«Октябрьский экзамен»:
отзывы об эксплуатации
электровоза ЭП2К
на ОЖД
> стр. 10

НОВИНКА
Яркий дебют рельсового
автобуса РА-3
> стр. 20

СОБСТВЕННЫЙ ВЗГЛЯД
Что и как закупает ТМХ:
рассказывает заместитель
генерального директора
холдинга Андрей Шереметьев
> стр. 26



4



20



26



Журнал
для партнеров
АО «Трансмашхолдинг»

Главный редактор:
Константин Николаевич
Дорохин
k.dorokhin@tmholding.ru
**Заместитель главного
редактора:**
Елизавета Валерьевна
Паршукова
e.parshukova@tmholding.ru

Адрес редакции:
119048, г. Москва,
ул. Ефремова, д. 10
Телефон:
8 (495) 660-89-50

**Журнал подготовлен
при участии
ООО «ФутураМедиа»**
www.mlgr.ru
Генеральный директор:
Лариса Анатольевна
Рудакова
Подписано в печать:
17.12.2019
Отпечатано в типографии:
«Принт-люкс»,
115230, г. Москва,
Хлебозаводский пр-д,
д. 7, стр. 9
Тираж: 999 экз.

Распространяется
бесплатно +12



ПРЕЗИДЕНТ
ПРОТЕСТИРОВАЛ «ИВОЛГУ»

Сергей Карлухин / ТАСС

В рамках торжественной церемонии открытия движения поездов по Московским центральным диаметрам (МЦД) президент АО «Трансмашхолдинг» Андрей Бокарев и генеральный директор холдинга Кирилл Липа презентовали электропоезд «Иволга 2.0» главе государства Владимиру Путину.

Руководители холдинга продемонстрировали президенту России, а также сопровождавшим его мэру Москвы Сергею Собянину, губернатору Подмосковья Андрею Воробьеву, главе РЖД Олегу Белозерову, министру транспорта РФ Евгению Дитриху, членам правительства Москвы особенности салона и кабины машиниста обновленного электропоезда. Владимир Путин протестировал работу МЦД-1, проехав на «Иволге» от Белорусского вокзала до станции «Фили».

Мэр Москвы Сергей Собянин подчеркнул, что МЦД — это «революционная история» для столицы: создание нового городского транспорта, связывающего пригороды через Москву. «По сути дела, наземное метро, которое будет работать с интервалом 5–8 минут, постепенно будем уменьшать интервалы», — отметил он.

Московские центральные диаметры — совместный проект Минтранса России, правительства Москвы и Московской области, ОАО «РЖД», призванный улучшить транспортное обслуживание жителей Москвы и Московской области, разгрузить транспортную инфраструктуру.

Благодаря плодотворной совместной работе с правительством Москвы создан электропоезд «Иволга» — самая современная разработка Трансмашхолдинга. По своему техническому уровню «Иволга» соответствует самым передовым зарубежным образцам, а в отдельных случаях превосходит их. Это на 100% отечественная разработка, свыше 90% компонентов поезда — российского происхождения. Электропоезд производится на Тверском вагоностроительном заводе. Непосредственно в проект «Иволга» был инвестирован 1 млрд рублей.

ПЕРВОКЛАССНЫЙ 3-Й КЛАСС

ТМХ представил прототипы пассажирских вагонов для Египетских железных дорог. Первая поставка ожидается в первом квартале 2020 года.

Новый подвижной состав создается на Тверском вагоностроительном заводе в рамках реализации контракта на поставку ЕНЖД 1300 пассажирских вагонов, заключенного в сентябре 2018 года. В начале октября текущего года два прототипа вагонов третьего класса (самая массовая модель, предусмотрена контрактом) были представлены министру транспорта Арабской Республики Египет Камелю аль-Вазиру в ходе его ознакомительного визита на ТВЗ.

В салонах вагонов предусмотрено 88 мест для сидения, два туалетных модуля, они оборудованы принудительной вентиляцией и светодиодным освещением по схеме «световые



полосы». В кузове применен сплав нержавеющей стали, в подверженных внешнему воздействию узлах использованы влагозащищенные

и теплоизолирующие материалы, температура букс колесных пар будет контролироваться при помощи специальных датчиков. Благодаря тележкам безлюточного типа с двухступенчатым рессорным подвешиванием созданный в рамках контракта с ЕНЖД подвижной состав отличается повышенной плавностью хода. За торможение отвечают дисковые тормоза с противоюзной системой.

В декабре 2019 года начались испытания прототипа в Венгрии, на более 1435 км. Они включают в себя прочностные тесты колесных пар, тележек и корпуса, замер шума внутри и снаружи вагона, проверку работы тормозной системы, а также динамические испытания на полотне Венгерских железных дорог. После испытаний в Венгрии продукция отправится в Египет на эксплуатационный пробег. Планируется, что уже в первом квартале 2020 года ТВЗ поставит в Египет 30 серийных вагонов.



Срок службы вагонов, создаваемых для ЕНЖД, составляет 40 лет >

«ГРУЗОВИКИ» ПРОШЛИ ПРОВЕРКУ

Два локомотива производства ТМХ — усовершенствованный магистральный грузовой тепловоз 3ТЭ25К2М и новый грузовой электровоз 2ЭС5С — успешно прошли испытания в условиях реальной эксплуатации.

Самый мощный в России тепловоз 3ТЭ25К2М, предназначенный для вождения длинносоставных грузовых поездов общим весом 7100 тонн, создан в 2017 году. По результатам испытаний на Байкало-Амурской магистрали было принято решение о внесении в конструкцию тепловоза изменений с целью повышения эксплуатационных характеристик, а также улучшения условий работы локомотивной бригады. Усовершенствованный локомотив получил новую компоновку в дизельном помещении, улучшенную вентиляцию в летнее время, упрощенную конструкцию тамбура проходной секции, а также новый пульт с дублирующимися функци-

ями управления. Обеспечено асинхронное нагружение секций в зависимости от требуемой силы тяги. Эффективность и целесообразность внесенных в конструкцию изменений уже подтверждены опытным путем.

Грузовой электровоз переменного тока 2ЭС5С с асинхронными тяговыми двигателями создан на базе компонентов российского производства. В ходе его испытаний, проводившихся на Западно-Сибирской железной дороге,

оценивалась способность вождения тяжеловесных составов, проверялся режим энергоэффективного ведения поезда за счет отключения части тяговых двигателей при избыточной мощности локомотива, исследовались алгоритмы управления в части выбора оптимального режима работы электровоза. До конца текущего года ожидается получение сертификата соответствия, который позволит начать постоянную эксплуатацию 2ЭС5С.



ТРАМВАЙ ИДЕТ В ТЕХНОПАРК

ТМХ создаст в Москве современный инженерный центр для обслуживания и производства трамвайных вагонов, а также проведения инновационных разработок в сфере пассажирского электротранспорта.

Подписи под соответствующим соглашением поставили мэр Москвы Сергей Собянин и президент АО «Трансмашхолдинг», член бюро правления РСПП Андрей Бокарев. Организовать технопарк планируется на базе Краснопресненского трамвайного депо.

«Программа обновления рабочего трамвайного парка Москвы выполнена уже практически на 70%. В рамках уже заключенных и будущих контрактов мы рассчитываем в течение ближайших трех-четырёх лет обновить трамвайный парк на 100%. Но жизнь на этом не заканчивается. Москве и другим городам России и в дальнейшем будут требоваться современные трамваи. Кроме того, эту технику нужно будет ремонтировать и обслуживать. Поэтому мы достигли



соглашения с крупнейшим отечественным производителем — Трансмашхолдингом — о том, что в нашем городе будет создан технопарк по производству и обслуживанию трамваев», — отметил Сергей Собянин.

Сегодня современные трамвайные вагоны «Витязь-Москва» выходят на 15 городских маршрутов и каждую неделю перевозят свыше 2,1 млн пассажиров. Основные их преимущества — большая вместимость, долговечность, скорость, тихий ход и комфорт пассажиров. По действующему контракту между ГУП «Мосгортранс», ОАО «Метровагонмаш» и ООО «ПК Транспортные системы» город должен получить 390 трамваев. Поставки будут завершены в течение 2020 года.



ВМЕСТЕ — ЭФФЕКТИВНЕЕ!

Трансмашхолдинг и Ространснадзор заключили соглашение о взаимодействии.

Документ, подписанный генеральным директором холдинга Кириллом Липой и главой Ространснадзора Виктором Басаргиным, предусматривает сотрудничество сторон в целях повышения эффективности государственного и корпоративного контроля за соответствием изготавливаемой продукции

требованиям Технического регламента Таможенного союза и безопасной эксплуатации на железнодорожном транспорте.

Взаимодействие предполагает развитие основных направлений деятельности по разработке и реализации отраслевых программ, научно-техническому со-



безопасности движения и эксплуатации железнодорожного подвижного состава с участием предприятий Трансмашхолдинга.

Также планируется создавать условия для внедрения современных решений в области эффективности систем управления безопасностью движения.

КИРИЛЛ ЛИПА: «ПЕРЕД ХОЛДИНГОМ — БОЛЬШИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ»

В последние годы Трансмашхолдинг достиг серьезных успехов. О причинах роста и перспективах холдинга рассказал генеральный директор компании Кирилл Липа.

ПРЕДПОСЫЛКИ УСПЕХА

— Кирилл Валерьевич, как вы оцениваете темпы и направление развития холдинга в последние годы? Соответствуют ли они ожиданиям, которые были два-три года назад?

— Когда в 2015 году я занял пост генерального директора холдинга, выручка и прибыль компании были существенно ниже. Конечно, тогда мы не прогнозировали, что ситуация резко изменится, а настраивались на кропотливую работу по сохранению производственной и конструкторской компетенции группы, чтобы оперативно обеспечить рост производства, когда это потребуется, причем не только количественного, но и качественного.

Ожидал ли я, что выручка компании превысит 250 миллиардов? Признаюсь, не ожидал. Мы понимали, что есть отложенный спрос на нашу продукцию, но он характерен практически для любого сектора экономики и промышленности Российской Федерации — и не всегда этот спрос бывает платежеспособным. В нашем случае спрос был реализован, и наша заслуга состоит в том, что мы оказались в полной боевой готовности для его обеспечения.

Практически во всех секторах экономики требуется существенная реновация фондов, но не всякая компания способна ее обеспечить. ТМХ смог.

— Что стало самым крупным успехом холдинга?

— Сложной и ответственной частью работы было реформирование нашей конструкторской базы — появилась специализированная компания

«ТМХ-Инжиниринг». До этого подобный опыт был только на НЭВЗе, где исторически существовал ВЭЛНИИ — институт, отделенный от производства. Распространение этой практики на другие предприятия холдинга было смелым шагом, и мы рады, что его все поддержали: и заказчики, и конструкторы, и директора заводов, и акционеры.

Это реально прорывная история. Конструкторы должны опережать технологию, быть в авангарде развития холдинга в целом. Они должны инициировать внедрение технических новшеств, которые неминуемо влекут за собой развитие технологии и снабженческой структуры, технологий наших поставщиков.

Второе. Опираясь на опыт «Рослокомотива», мы создали дивизионы — коммерческие службы, которые должны обеспечить перспективное «видение» рынка. Чем дальше компания предвидит потребности заказчика, чем точнее формулирует их как инженерную задачу, тем быстрее и качественнее конструкторы смогут обеспечить разработку новой техники.

СУПЕРСОВРЕМЕННАЯ «НАЧИНКА», СКОРОСТЬ И НЕЗАВИСИМАЯ ЭКСПЕРТИЗА

— Какие концептуальные подходы исповедует холдинг при отборе и внедрении новых технических решений?

— Задач у нас, к сожалению, больше, чем времени. В первую очередь, на наших продуктах должны применяться самые современные технологические решения, потому что наши заказчики имеют возможность общаться с конкурентами — и у них

нет ни времени, ни желания ждать, пока мы что-то в компании реорганизуем. Они хотят уже сегодня видеть на подвижном составе самый современный привод, самый мощный двигатель, самую «плавную» тележку, самую эффективную систему управления, самую надежную систему безопасности, систему информирования пассажиров и так далее. Поэтому у нас есть задача или создать лучший продукт, или взять его на рынке, внедрить его в конструкцию подвижного состава, а после этого организовать его производство и дальнейшее развитие в России. В этом ТМХ видит свою основную задачу сегодня. В принципе, применение передовых технических решений — общий тренд для всех производителей подвижного состава в мире.

— Ежегодно в холдинге создаются и выводятся на рынок несколько новых образцов продукции. На каких проектах компания сосредоточится в ближайшие годы?

— Первоочередное внимание мы уделим повышению эффективности тяги в двух областях: повышение надежности самого двигателя и сокращение потребления топлива, в частности за счет применения батарей, аккумуляторов, суперконденсаторов, минидизелей и так далее.

Второе большое направление — это расширение использования асинхронного привода на всех типах подвижного состава. Сначала он применялся в области метровагоностроения, потом — на электропоездах «Иволга». Недавно мы сертифицировали двух- и трехсекционный



У НАС ЕСТЬ ЗАДАЧА ИЛИ СОЗДАТЬ ЛУЧШИЙ ПРОДУКТ, ИЛИ ВЗЯТЬ ЕГО НА РЫНКЕ, ВНЕДРИТЬ ЕГО В КОНСТРУКЦИЮ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, А ПОСЛЕ ЭТОГО ОРГАНИЗОВАТЬ ЕГО ПРОИЗВОДСТВО И ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗВИТИЕ В РОССИИ



тепловозы на асинхронном приводе. Следующая задача — разработать и запустить в серийное производство тепловоз на асинхронном приводе.

Третье направление — повышение скоростных характеристик подвижного состава. Если сегодня у нас заказывают тепловозы со скоростью 120 км/ч, то мы должны предлагать проекты локомотивов, пассажирских вагонов, электропоездов более высокого уровня по скорости — на 200 км/ч и выше.

ВСЕ ВОПРОСЫ РЕШАЮТСЯ СОВМЕСТНО

— Как вы оцениваете текущий уровень отношений с крупнейшими потребителями (РЖД, ЦППК, «Мосметр»)? Какие слова вы выбрали бы для характеристики этих отношений?

— У нас прекрасные, замечательные отношения, и мы очень рады этому. Мы крупнейший в России поставщик, и эта позиция обеспечивается именно доверием наших заказчиков. Наши заказчики знают, что ТМХ в срок и в соответствии с установленной ценой выполнит заказ. Решение возникающих вопросов происходит совместно в разных форматах: от рабочих совещаний до формирования технического задания на новую технику (с главой РЖД Олегом Белозеровым)

— Какие практики взаимодействия с партнерами, внедренные в последние годы, вы считаете наиболее успешными и почему?

— Новых практик много, ведь заказчики и сами находятся в довольно сложных, динамично меняющихся условиях рынка. Например, мы внедрили цифровые системы фирменного сервиса подвижного состава. Их эффективность на новом парке очень высокая, а на старом парке эффективность ниже. Наша задача состоит в выравнивании этой ситуации, выводе старого парка на высокие рубежи надежности. Задача будет решена, хотя это сложный и капиталоемкий процесс.

— Чего вы ожидаете от потребителей продукции холдинга и поставщиков?

— Думаю, что нам стоит совместно работать над проектами по цифровизации, над системообразующим направлением «Доверенная среда». Оно позволяет в автоматическом режиме,



Решение возникающих вопросов происходит совместно с заказчиками в разных форматах: от рабочих совещаний до формирования технического задания на новую технику (с главой РЖД Олегом Белозеровым)



НАМ СТОИТ СОВМЕСТНО РАБОТАТЬ НАД ПРОЕКТАМИ ПО ЦИФРОВИЗАЦИИ, НАД СИСТЕМООБРАЗУЮЩИМ НАПРАВЛЕНИЕМ «ДОВЕРЕННАЯ СРЕДА»

без участия человека фиксировать все нарушения эксплуатации, которые не всегда носят технический характер, но имеют техническое решение. Для успешного решения нам нужно знать, что на самом деле происходит в эксплуатации, ведь обстоятельства могут быть самые разные — ошибочные действия машиниста, проблемы инфраструктуры, климатические изменения. «Доверенная среда» помогает автоматически собирать, анализировать данные и передавать их потребителям: инженерным и производственным кадрам ТМХ и нашим поставщикам.

ТМХ сегодня самостоятельно обеспечивает 40% производства. Остальные 60% — это наши комплектаторы, поэтому для нас принципиально важно их участие в проекте «Доверенная среда», в потоке информации по отказам, созданию на основе ее анализа новых технических решений.

МЯГКАЯ СИЛА РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ

— Почему в последние годы ТМХ уделяет так много внимания зарубежным проектам?

— Холдинг достиг достаточно высокого уровня присутствия на российском рынке, поэтому его будущее определяется двумя направлениями: сохранение позиций в России и расширение присутствия за ее пределами. Это соответствует планам руководства, озвученным президентом Российской Федерации, мы находимся в фарватере общеэкономических, индустриальных и политических трендов.

ТМХ не видит необходимости участвовать во всех объявляемых конкурсах. Наш опыт говорит, что бизнес-проекты в сфере транспортного машиностроения успешны в том случае, если компания локализована и постоянно присутствует в регионе сбыта. Нельзя поставить 100 вагонов метро и ждать следующего конкурса, поставить 50 трамвайных вагонов и ждать следующего конкурса. Это приведет к очень низкой стабильности производственного и сервисного процесса, и в итоге заказчик останется с нерабочей техникой на руках, которую некому будет чинить и обслуживать. Эффективно только стабильно работающее производство, постоянный контакт с заказчиком.

Наша позиция — выбрать конкретную страну и обеспечить там производство и поставку всех видов



В сентябре 2018 года заключен крупнейший контракт в истории Египетских национальных железных дорог на поставку 1300 новых пассажирских вагонов. В октябре на форуме «Россия — Африка» было подписано дополнительное соглашение к контракту



Движение поездов «Иволга 2.0» по Московским центральным диаметрам открыл Президент России Владимир Путин

подвижного состава на все виды инфраструктуры всем возможным заказчикам. Что касается стран, которые мы определили для своего присутствия, — было несколько факторов, которые детерминировали этот выбор.

— ТМХ появился в совершенно новых для отечественного транспортного машиностроения регионах. По каким индикаторам даются оценки успешности зарубежных проектов?

— Прибыльность и доля рынка, которую нам удалось занять, количество тендеров, которые нам удалось выиграть. Если репутация нас как поставщика высока, то все эти факторы будут максимальными.

— Какие зарубежные проекты вам кажутся наиболее важными и перспективными?

— Все проекты и договоренности, которые мы уже на сегодняшний день имеем в портфеле. В частности, в Египте нам интересно все, что касается пассажирского комплекса.

Мы ставим цель выиграть конкурс в Аргентине и поставить туда электропоезда, вагоны метро, дизель-поезда, осуществлять ремонт ранее поставленных вагонов метро. В стране недавно сменилась власть, но рисков для проекта в этой связи я не вижу: сейчас там нет более яркого проекта, чем поставка нового подвижного состава.

Южная Африка — это все, что касается локомотивного парка и пассажирских вагонов. В регионе грядут большие проекты в области ремонта вагонов и поставки локомотивов. Мы создаем центр компетенций по узкой колее в ЮАР и оцениваем перспективы поставок не только в другие африканские страны, но и в Юго-Восточную Азию.

ТМХ В АВАНГАРДЕ ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ

— Какие принципы лежат в основе программы цифровизации, которую реализует ТМХ? Каких результатов компания ожидает на выходе? В какие сроки?

— Локомотивами цифровых изменений ТМХ стали НЭВЗ и ТВЗ, хотя отдельные элементы «Индустрии 4.0», конечно, внедряются на всех заводах. На двух заводах внедряется комплекс более чем из 40 мероприятий, которые переформируют все сегменты деятельности заводов: логистику, производство, планирование, снабжение, контроль качества, 3D-моделирование, планирование трудовых ресурсов.

Пилотный проект цифровизации на НЭВЗе должен быть закончен в III квартале следующего года, на ТВЗ — в 2021 году. После внедрения и получения экономических и производственных эффектов будем распространять этот опыт на остальные заводы.

— Как программа, реализуемая в холдинге, соотносится с практикой крупнейших зарубежных конкурентов? В чем специфика ТМХ?

— Я думаю, по ряду параметров мы опередили своих зарубежных конкурентов и, безусловно, намного опережаем российских. Наша специфика в комплексности — цифровизация «накрывает» всю площадку в целом. Опыта таких комплексных решений в целом в мире не много. Если мы успешно реализуем проект по цифровизации, наша эффективность выйдет на недостижимый уровень.

— По какой причине холдинг привлекает сторонних исполнителей для реализации программы? Почему эта работа не может быть сосредоточена внутри компании?

— Цифровые продукты, которые мы внедряем, — не коробочные решения. Если бы, например, стояла задача разработать и внедрить

программу типа 1С, мы бы взяли 1С, подписали с ними договор и купили бы программное обеспечение. Но мы внедряем 50 таких проектов, как 1С!

Людей, которые умеют это делать, в холдинге нет — ведь мы не IT-компания. ТМХ выполняет поставленные задачи по проектированию, выпуску и сервисному обслуживанию подвижного состава. Поэтому мы обособили людей в отдельные компании, которые занимаются четко поставленными задачами. Это гораздо более долгосрочная модель, которая не влияет на текущий производственный процесс.

— Как программа цифровизации соотносится с реализацией планов по развитию производственного комплекса Трансмашхолдинга?

— Так как пока цифровизация в целом по холдингу находится на начальной стадии, первое, к чему мы пришли, — это экономия существенной части инвестиционной программы. На важное оборудование установлены датчики загрузки, благодаря которым и мы, и директора заводов увидели, что некоторое оборудование недозагружено. В итоге заводы принимают решение не покупать оборудование того же типа.

Второй, более отложенный эффект на среднесрочную перспективу — создание 3D-модели завода. В частности, НЭВЗ в реальном масштабе упакован в электронный вид, полностью все цеха и оборудование. Теперь эффект от покупки любого оборудования может быть очень точно спрогнозирован.

По мере того как поставщики оборудования будут предоставлять больше 3D-моделей своей продукции, которые можно будет интегрировать в операционную систему, будет повышаться качество работы модели. В конечном итоге мы сможем перепланировать завод за 15 минут, создавать различные макеты и прогнозы технологического процесса сроком до 3 лет. Например, мы сможем нажать кнопку и увидеть с точностью до минуты, какой будет расстановка локомотивов по постам, сколько человек на каждом посту, какие операции они будут выполнять, например, 21 октября 2020 года в 10:10 утра.

Следующий шаг состоит в том, чтобы на аналитику «положить» искусственный интеллект, который будет

моделировать возможные сложности, например, с ремонтом оборудования, отсутствием квалифицированных кадров, несвоевременной поставкой комплектующих, и предлагать варианты решения проблем.

РАБОТА НА КАЧЕСТВО

— Ожидаете ли вы в перспективе ближайшего десятилетия ужесточения конкурентной борьбы на мировом рынке или укрупнения работающих на нем компаний?

— Мы ожидаем, что в ближайшие годы рынок железнодорожных пассажирских перевозок практически всех стран мира продолжит рост, темпы его прироста будут более быстрыми, чем темпы роста экономики в целом.



» **МЫ ОЖИДАЕМ, ЧТО В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ РЫНОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ПРАКТИЧЕСКИ ВСЕХ СТРАН МИРА ПРОДОЛЖИТ РОСТ, ТЕМПЫ ЕГО ПРИРОСТА БУДУТ БОЛЕЕ БЫСТРЫМИ, ЧЕМ ТЕМПЫ РОСТА ЭКОНОМИКИ В ЦЕЛОМ**

Это означает, что отрасль останется привлекательной для инвестиций, будет обеспечивать рабочие места, генерировать инновационные технологии и новаторские идеи. Поэтому как инвестор я настроен оптимистично.

Тенденции к консолидации обычно не проявляются в благополучное время роста экономики, поэтому всеобщей волны слияний и поглощений я не ожидаю, хотя такие события будут происходить на фоне внутренних проблем отдельных взятых компаний.

Так называемая китайская угроза, на мой взгляд, сильно преувеличена —



< В сфере пассажирского транспорта ожидается продолжение всеобщей борьбы за комфорт, который бы мог конкурировать с индивидуальным частным транспортом

Василий Кузнецов / ТАСС

просто встают в тоннеле. Поэтому есть необходимость, чтобы заполненный поезд хотя бы мог автономно выехать из тоннеля и дойти до ближайшей станции метро. Мы поставим в него достаточное для этой цели количество батарей.

ЛЮДИ — ЭТО САМОЕ ВАЖНОЕ

— Как изменятся требования к профессиональным компетенциям людей, работающих в холдинге?

— Сейчас в холдинге ведется большая работа с персоналом. Наша задача — быть единым холдингом. Мы должны себя воспринимать не только работниками завода, что очень хорошо говорит о патриотизме и беспокойстве о судьбе своего предприятия, но и сотрудниками холдинга. Если, например, на каком-то предприятии будут сокращены места, вы должны знать, что вас возьмут на работу на любое другое предприятие холдинга — ведь вы сотрудник ТМХ! Компания поможет переместиться из одного места в другое также в случае, если ваши знания востребованы на другом предприятии холдинга, на важных и сложных проектах.

Второе, что нужно развивать, — это лидерские навыки. Люди должны понимать, что работают не в армии, а в компании — технологическом и производственном лидере. Человек должен иметь возможность принимать самостоятельные решения и нести за них ответственность. Допустить ошибку, если вы по-честному боролись за результат, не преступление. Если вы видите, что вагон метро собран некачественно — не надо его отдавать заказчику, даже если вам никто этого не сказал. Если вы видите, что поставщик плохой — не нужно с ним работать, даже если вам никто не запрещал. Полагаться на ваш здравый смысл!

Третье — люди должны быть агентами перемен. Мир меняется, скорости возрастают, и люди должны сами быстро адаптироваться под меняющуюся среду.

Четвертое направление — молодежная политика. Молодежь, чаще всего, хочет изменить мир к лучшему. Если задать им направление роста и открыть возможности, они ускорят развитие компании.

Традиционные инструменты, такие как обучение и стажировки, безусловно, также будут развиваться. ✓

< Четырехстороннее соглашение между РЖД, Трансмашхолдингом, ГК «Росатом» и администрацией Сахалинской области об организации железнодорожных перевозок с применением поездов на водородных топливных элементах было заключено в сентябре в рамках Восточного экономического форума

производственных площадок, смотрит в будущее с оптимизмом и намерена продолжать взятый курс на обеспечение высокого качества продукции за счет модернизации производства, применения цифровых технологий, развития конструкторских подразделений и других проектов.

— Какие новые технические решения, помимо связанных с процессами цифровизации, прогнозируются в транспортном машиностроении в течение 5–10 лет?

— Думаю, в сфере метро и трамвайного обеспечения будут активно развиваться технологии автоведения.

В сфере пассажирского транспорта ожидаю продолжения всеобщей борьбы за комфорт, который бы мог конкурировать с индивидуальным частным транспортом. Например, наш поезд «Иволга» оснащен всем необходимым — вендинговыми аппаратами, USB-розетками на каждом сиденье, розеткой на 220 вольт, климат-контролем, адаптивным светом, низким полом, местами для велосипедов и багажа, экологичным туалетным комплексом, мягкими местами для сидения. В вагонах метро тоже есть все, даже колеса делаем подрезиненные.

Поезда дальнего следования будут развиты на классы, как в авиации:



ТРАНСМАШХОЛДИНГ СМОТРИТ В БУДУЩЕЕ С ОПТИМИЗМОМ И НАМЕРЕН ПРОДОЛЖАТЬ ВЗЯТЫЙ КУРС НА ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВЫСОКОГО КАЧЕСТВА ПРОДУКЦИИ ЗА СЧЕТ МОДЕРНИЗАЦИИ ПРОИЗВОДСТВА, ПРИМЕНЕНИЯ ЦИФРОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ, РАЗВИТИЯ КОНСТРУКТОРСКИХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ И ДРУГИХ ПРОЕКТОВ

в более фешенебельных поездах будут личные души, туалет, двуспальная кровать, в более демократичных — удобства попроще.

Локомотивы на водородном топливе, думаю, появятся в перспективе 2030 года.

Поезд на аккумуляторных батареях для метро сделаем в 2022 году. Нам нужна мощная, но компактная батарея — пока таких, к сожалению, нет, а поезд такой нужен. Сейчас метро тратит большие деньги на содержание энергетической инфраструктуры, кроме того, если происходит нештатная ситуация, вагоны с пассажирами

«ОКтябрьский ЭКЗАМЕН»

ЭЛЕКТРОВОЗА ЭП2К

Ежедневно между двумя столицами России — Москвой и Санкт-Петербургом — курсируют пассажирские составы, ведомые локомотивами ЭП2К. Первые в стране пассажирские электровозы постоянного тока, которые уже более десятилетия производят на входящем в состав Трансмашхолдинга Коломенском заводе на базе отечественных комплектующих, стали отличной заменой устаревшей зарубежной продукции, выдержав один из главных своих экзаменов: эксплуатацию на направлениях Октябрьской железной дороги с традиционно высоким пассажиропотоком.

Основные направления эксплуатации ЭП2К на Октябрьской железной дороге



Производимый Трансмашхолдингом электровоз ЭП2К — первый отечественный серийный российский электровоз постоянного тока. С советских времен основу парка таких локомотивов в нашей стране составляли чехословацкие ЧС (ЧС2 и ЧС2Т) от завода Skoda: качественные, надежные, передовые по меркам своего времени. Однако годы и прогресс берут свое: к началу 2000-х некогда бравые ЧС устарели морально и физически. Особенно это стало заметно на Октябрьской железной дороге с большим количеством поездов и плотным графиком. Настало время уступить дорогу более молодым и современным аналогам.

Задача по созданию нового шестиосного односекционного электровоза постоянного тока была возложена на Коломенский завод, который, впрочем, как и все другие отечественные предприятия, ранее ничего подобного не производил, хотя имел богатый опыт в части разработки пассажирских тепловозов с электрической передачей. Предприятию понадобилось три года (с 2003-го по 2005-й), чтобы представить первые опытные образцы ЭП2К. Их испытания проходили в том числе и на Октябрьской железной дороге. По итогам стало ясно, что, не считая

СПРАВКА

ЭП2К спроектирован под руководством и при непосредственном участии Анатолия Васильевича Подопросветова, который занимал должность главного конструктора Коломенского завода по локомотивостроению в период с 1994 года по июнь 2019 года. Человек редкого инженерного таланта, за годы работы он стал лауреатом Государственной премии РФ в области науки и техники (в 1995 году за создание

пассажирского тепловоза ТЭП80, установившего непревзойденный рекорд скорости в 271 км/ч), кавалером ордена Дружбы, был удостоен звания «Заслуженный машиностроитель РФ», звания «Почетный железнодорожник» Министерства путей сообщения РФ за большой личный вклад в создание современного тягового подвижного состава, почетного знака «За заслуги в развитии ОАО «Российские железные дороги» I степени.

ЭП2К ХРОНОЛОГИЯ



естественных «детских болезней», новинка соответствует характеристикам, заявленным в техническом задании, «профпригодна» и более чем достойна заменить чехословацких «старичков». В 2010 году ЭП2К получил «путевку» в серийный выпуск, а к 2012 году Октябрьская железная дорога получила первые два отечественных электровоза постоянного тока. Сейчас на различных направлениях ОЖД работает 81 локомотив ЭП2К (всего их выпущено более 400 единиц).

ЧУВСТВУЙТЕ СЕБЯ КАК ДОМА

О преимуществах ЭП2К лучше всего знают те, кто имеет с ними дело день за днем. Машинист Владимир Донцов в кабине локомотива чувствует себя как дома. Еще бы: он работает с этой продукцией ТМХ с самого первого дня ее появления в Санкт-Петербурге — именно здесь расположено одно из депо, где осуществляется эксплуатация и техническое обслуживание ЭП2К. Стоит



ВЛАДИМИР ДОНЦОВ,
машинист
Октябрьской железной дороги:



Я посещал Коломенский завод еще когда предприятие только представило опытные образцы электровозов ЭП2К. Прекрасно помню модели под номерами 001, 002. Не скрою, что у них были «слабые места», но раз за разом локомотивы дорабатывались инженерами, и сегодня их не сравнить с теми, что были десятилетие назад. Стоит отдать должное заводу: имея опыт в электровозостроении в 1930–1940-е годы, он хорошо справился с задачей. Более того, электровозы постоянного тока до того момента серийно не выпускало ни одно российское предприятие.

отметить, что стаж Владимира Николаевича в профессии — с 1978 года! В том числе он перевез немало этих электровозов из Подмосквья в Северную столицу. В последние годы его первоочередная задача заключается в обучении премудростям профессии молодых машинистов.

«ЭП2К — электровоз, соответствующий своему времени. — считает Владимир Донцов. — По большому счету то же самое можно было сказать про его предшественника ЧС. Но разумеется, прогресс идет вперед, а техника устаревает. Сегодня ЭП2К достоин своего чешского «предка», в те времена, когда тот был еще новинкой. А среди всех характеристик российского электровоза особенно отмечу надежность, которая достигается благодаря высокому уровню автоматизации, наличию микропроцессорной системы управления, регулирования и диагностики».

С более опытным коллегой солидарен и машинист Анатолий Зинченко. Он также работает с ЭП2К практически с первых дней эксплуатации.



АРТЕМ АНТОНОВ,
главный инженер
локомотивного депо ТЧ-8,
г. Санкт-Петербург:



Современные ЭП2К определенно обладают преимуществами в сравнении с чехословацкими предшественниками. Прежде всего, они довольно комфортны для машинистов, что касается эргономичности кабины. Наличие системы микроклимата, качественной шумоизоляции, удобных кресел, холодильника делает часы пребывания сотрудников на рабочем месте более приятными. Нельзя не отметить, что не ощущается вибрации, а управление — более удобное и продуманное.

Во-вторых, отмечу хорошие ходовые качества. Если сравнивать ЭП2К с аналогичными односекционными ЧС, то они отличаются мягкостью, плавностью хода. Наряду с этим сохранены высокая мощность, позволяющая прицеплять большое количество вагонов, а также оптимальная скорость движения. На Октябрьской железной дороге средняя скорость основного хода составов с ЭП2К — 140 км/ч, при этом электровоз чаще всего тянет порядка 14–15 вагонов, хотя, к слову, для него это не предел.

И, наконец, в-третьих, нельзя не отметить наличие микропроцессорной системы управления, регулирования и диагностики, что, конечно же, положительно сказывается на уровне надежности ЭП2К. Также если ранее при возникновении неисправности машинист тратил время на ее поиск в машинном отделении, то сегодня все как на ладони: все неисправности видно на дисплее. Более того, по ряду проблем компьютер сам указывает порядок их устранения.

Нельзя не отметить и преимущество ЭП2К для самой Октябрьской железной дороги — высокая экономичность, в сравнении с устаревшими аналогами, за счет более низкого потребления электроэнергии, сниженных эксплуатационных расходов.



81

ЭП2К В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ
ЭКСПЛУАТИРУЕТСЯ
НА ОКТЯБРЬСКОЙ
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ



Конструктивные решения

- микропроцессорная система управления, регулирования и диагностики
- оригинальная тележка (уникальная разработка Коломенского завода!), обеспечивающая плавность хода, низкий уровень шума и высокую скорость при минимальном воздействии на путь
- пульт с улучшенными эргономическими характеристиками
- и отображением параметров работы локомотива на дисплее
- гребнесмазыватель
- система микроклимата
- комплексные устройства безопасности КЛУБ-У, ТСКБМ, САУТ
- высокопрочные лобовые и боковые стекла с электрообогревом
- стеклоочистители пантографного типа с электроприводом
- автоматическая газовая система пожаротушения
- экологически чистое сантехническое оборудование
- система автоведения и ГЛОНАСС
- пуско-тормозные резисторы
- малообслуживаемые мультициклонные фильтры для очистки воздуха и охлаждения оборудования
- система видеонаблюдения в кабине



ВПЕРВЫЕ ОЖД НАЧАЛА ЭКСПЛУАТИРОВАТЬ ЭП2К В 2012 ГОДУ (№№ 149 И 150)

оптимальную скорость движения. Таким электровозом можно без стресса управлять даже в одиночку, без помощника. Также ЭП2К оборудован всеми необходимыми современными средствами безопасности, включая, к примеру, телемеханическую систему контроля бодрствования машиниста».

ОБЩЕНИЕ НА РАВНЫХ

Первый российский электровоз постоянного тока — несомненно достижение Коломенского завода, и яркий пример того, что в нашей стране решение задач импортозамещения реально. Эти локомотивы не просто создаются отечественным предприятием, но и на базе отечественных комплектующих (за исключением быстродействующих выключателей). Среди прочих Коломенский завод сотрудничает с Новочеркасским электровозостроительным и Калужским научно-производственным электромеханическим заводами, поставляющими электрическую часть.

В то же время завод находится на постоянной связи и с депо эксплуатации электровозов — для оперативного разрешения технических вопросов, оказания помощи железнодорожникам. По системе АСУТ ЦТ Ситуационный центр дирекции по гарантийному и сервисному обслуживанию ежедневно мониторит состояние парка ЭП2К. Более того, предприятие уделяет огромное внимание повышению уровня знаний тех,

«Электровоз очень комфортен для локомотивной бригады, — отмечает он. — Здесь уютно, все располагает к продолжительной работе. В том числе есть система кондиционирования, это огромное преимущество в случае жаркого лета. А наличие микропроцессорной системы управления позволяет не искать неисправность в машинном отделении — ЭП2К «покажет» ее сам. Многие из таких неисправностей можно устранить, даже не выходя из кабины, с пульта управления. Нельзя не отметить и плюсы автоведения — системы автоматического управления: на экране мы видим расположение самого поезда и всех станций, светофоров, переездов, что, например, дает возможность рассчитать



**ВЯЧЕСЛАВ
ШЕЛЕМЕТЬЕВ,**
заместитель
технического директора
Коломенского завода:



КОММЕНТАРИЙ

Основной задачей Коломенского завода сегодня остается совершенствование серийно выпускаемых локомотивов, в том числе — электровоза постоянного тока. Благодаря планомерной работе в этом направлении конструкторов и специалистов предприятия, ЭП2К занимает лидирующие позиции в рейтинге отечественной локомотивной продукции. Коэффициент его технической готовности в эксплуатации соответствует заявленному в технических условиях значению — 0,97.



ЭП2К В ЦИФРАХ И ФАКТАХ



0,99 —

КОЭФФИЦИЕНТ
ТЕХНИЧЕСКОЙ ГОТОВНОСТИ
ПАРКА

По данным на ноябрь 2019 года



4800

КВТ — МОЩНОСТЬ
В СЕКЦИИ



409

ЕДИНИЦ ВЫПУЩЕНО
КОЛОМЕНСКИМ ЗАВОДОМ

Эксплуатируются на Западно-Сибирской, Октябрьской и Московской железных дорогах



кто работает с выпущенными им электровозами: обучающие курсы для них по особенностям эксплуатации и ремонта стали привычной практикой.

В деле совершенствования локомотивов, разумеется, без постоянной обратной связи эксплуатантов тоже не обойтись. На Октябрьской железной дороге одной из ключевых фигур в части коммуникации с Коломенским заводом стал все тот же Владимир Донцов. И не удивительно: у человека с таким богатым опытом несомненно есть чему поучиться.

«Наше общение с Коломенским заводом не прекращается с того момента, как началась разработка ЭП2К на замену ЧС, — рассказывает Владимир Николаевич. — Предприятие



4,5

МЕСЯЦА УХОДИТ
НА ИЗГОТОВЛЕНИЕ
ЭЛЕКТРОВОЗА

охотно прислушивается к замечаниям, предложениям по устранению проблем. И результат налицо: раз за разом электровозы серии становятся лучше. Как пример: на первых машинах конструкции токоприемников включали пластиковые элементы, которые, бывало, подмерзали при низких температурах. Также на испытаниях были выявлены некоторые недоработки в автоведении. И таких замечаний можно назвать еще массу. Сегодня их уже нет. Важно, что работать над устранением недостатков продолжаем и сегодня, например, производитель постоянно совершенствует программное обеспечение».

Александр Голицын, начальник отдела управления по локомотивному и энергетическому машиностроению Коломенского завода, в свою очередь отмечает: «Конечно, мы гордимся ЭП2К: локомотив получился! А самым лучшим достижением коллектива нашего завода можно считать то, что этот электровоз признан машинистами как высокоэффективный, надежный и комфортный». V

ГИБРИДНЫЙ ЛОКОМОТИВ В ДЕТАЛЯХ

ТМХ активно работает над перспективными гибридными тепловозами и электровозами, которые создаются по модульному принципу. Маневровый двухосный гибридный тепловоз, разработанный совместно с группой Ctrl2GO, предназначен не только для работы на предприятиях промышленности и РЖД, но и на пассажирских вокзалах крупных городов и курортных зон, наиболее чувствительных с экологической точки зрения. В конструкции гибрида использован ряд перспективных технологических и цифровых решений. Концепт создан с целью апробации инноваций, на базе которых предполагается создать новое семейство локомотивов.

НОВЫЙ ГИБРИДНЫЙ ЛОКОМОТИВ ОБЕСПЕЧИВАЕТ:



ПРОДЛЕНИЕ
ресурса двигателя



УМЕНЬШЕНИЕ
потребления топлива



РАДИКАЛЬНОЕ СНИЖЕНИЕ
шума



СНИЖЕНИЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ
тягового парка
на экологию



РАДИОСВЯЗЬ
с локомотивом
можно
осуществлять на
основе технологий
Wi-Fi и LTE



КАБИНА МАШИНИСТА
отличается современным
и эргономичным
дизайном с круговым
обзором



**ЛОКОМОТИВ СНАБЖЕН СИСТЕМОЙ
ПРОГНОЗИРОВАНИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО
СОСТОЯНИЯ ОБОРУДОВАНИЯ**
на основе искусственного интеллекта, которая
позволит получить информацию о состоянии
узлов и агрегатов



СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ
в режиме реального времени
оценивает оптимальный энергобаланс
между источниками энергии. Она
определяет, какую долю мощности
можно взять от накопителя энергии,
а какую — от дизеля



**ГИБРИДНАЯ СИЛОВАЯ
УСТАНОВКА**
оснащена дизельным двигателем
мощностью 240 кВт и накопителем
на базе литийионных аккумуляторов.
Модули взаимозаменяемы: они могут быть
быстро смонтированы и демонтированы



МАШИННОЕ ЗРЕНИЕ
позволяет обнаруживать препятствия на пути следования
локомотива. Дополненная системой дистанционного управления,
она позволяет оператору управлять локомотивом на расстоянии.
Система состоит из набора датчиков в виде камер, лидара,
УЗ-датчиков, высокопроизводительных блоков обработки
данных, системы визуализации, системы навигации и пульта ДУ



**КРИСТИНА
ДУБИНИНА,**
директор по
стратегическому
маркетингу ТМХ:



КОММЕНТАРИЙ

До сих пор тяжелую промышленность в нашей стране принято было считать консервативной отраслью, далекой от творчества. Концепт цифрового гибрида ТМХ диктует новые стандарты, в том числе эстетические. Мы привлекли к сотрудничеству всемирно известного промышленного дизайнера Владимира Пирожкова и создали первый в истории российского машиностроения дизайнерский локомотив. Умный функциональный дизайн становится таким же эффективным инструментом в работе, как технологическое наполнение.

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ



ЛОКОМОТИВ МОЖЕТ
ПЕРЕМЕЩАТЬ ДО
1300 тонн



ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ,
ЗАЛОЖЕННЫЕ В КОНСТРУКЦИЮ,
МОГУТ ОБЕСПЕЧИТЬ ЭКОНОМИЮ
ТОПЛИВА ДО
30%

В МАСШТАБАХ ЦЕЛОГО КОНТИНЕНТА

К 2050

году население

Африки увеличится более чем в два раза, с 1 миллиарда до 2,4 миллиарда человек, и половина этих людей будет моложе 25 лет. Это серьезный демографический вызов для континента и правительств африканских стран: как интегрировать этот массовый прирост населения в экономику?

Вместе с тем, это уникальная возможность для развития и экономического роста государств. И транспортный сектор будет играть в этом развитии решающую роль.

На всем пространстве от Кейптауна до Каира необходимо будет перевозить растущие объемы грузов и пассажиров. При этом если на севере континента первостепенную важность имеют вопросы обеспечения пассажирских перевозок, то на юге стремятся увеличить свой потенциал грузовых перевозок для горнодобывающей промышленности. Железная дорога — единственное решение для удовлетворения такого взрывного роста потребностей.

Трансмашхолдинг верит в успешное развитие Африки и сделал ее одним из приоритетных зарубежных рынков. Компания приняла активное участие в первом экономическом форуме «Россия — Африка», организованном в Сочи 23–24 октября. На форуме, прошедшем под сопредседательством Владимира Путина и президента Египта Абделя Фаттаха ас-Сиси, собрались 6 тысяч делегатов из более чем 100 стран и 45 глав африканских государств. Мероприятие стало прекрасной площадкой для обмена мнениями и дискуссий.

ФОКУС НА ЕГИПТЕ

Открывая экономический форум, президент Египта ас-Сиси пригласил российские компании к сотрудничеству с Африкой: «Африка вступает в новый важный этап развития, связанный со значительными позитивными переменами, с развитием возможностей рынков,



▲ Сотрудники ТВЗ представили министру транспорта Арабской Республики Египет Камелю аль-Вазиру два прототипа пассажирских вагонов для железных дорог африканской страны

инвестиций и капитала. Сейчас самое подходящее время для инвестиций в Африку для содействия экономическому росту и стабильному развитию на основе взаимной выгоды».

Ранее в этом году ТМХ открыл офис в Каире, после того как в сентябре 2018 года по итогам победы в тендере заключил крупнейший контракт в истории Египетских национальных железных дорог (ЕНЖД) на поставку 1300 новых пассажирских вагонов. Являясь частью инвестиционного плана правительства Египта, новые вагоны на треть увеличат провозную способность ныне перегруженной и устаревающей сети.

Первые два вагона были недавно представлены министру транспорта Египта во время его поездки на Тверской вагоностроительный завод, который является разработчиком и производителем половины законтрактованного объема вагонов. Сейчас завод приступает к сертификационным испытаниям вагонов, чтобы начать первые поставки продукции весной следующего года.



НАСЕЛЕНИЕ
АФРИКИ
К 2050 ГОДУ
ДОСТИГНЕТ

2,4

МИЛЛИАРДА
ЧЕЛОВЕК, 50% ИЗ
КОТОРЫХ БУДЕТ
МЛАДШЕ 25 ЛЕТ



АБДЕЛЬ ФАТТАХ АС-СИСИ,
Президент Египта:

Сейчас самое подходящее время для инвестиций в Африку для содействия экономическому росту и стабильному развитию на основе взаимной выгоды.



ВЛАДИМИР ПУТИН,
Президент России:

За последние 5 лет объем товарооборота между Россией и Африкой удвоился, но этого недостаточно! Полагаю, нам вполне по силам в ближайшие четыре-пять лет еще раз удвоить объем товарооборота, это как минимум.

▼ Большой интерес у представителей африканских стран вызвал новейший рельсовый автобус ТМХ — поезд с местами для сидения, работающий на дизельном топливе



В Сочи ТМХ и ЕНЖД подписали дополнение к контракту, уточнив некоторые его коммерческие условия. Подписан кредитный договор между ЕНЖД и Росэксимбанком. Команда ТМХ тепло приветствовала председателя ЕНЖД в салоне своей новейшей разработки — рельсового автобуса РА-3, представленного на площадке форума в Сочи.

ИЗ КАИРА В ЙОХАННЕСБУРГ...

«Наш опыт в Африке очень многообещающий: компания присутствует на севере континента, в Египте, и на юге, в Южной Африке. Все, что остается сделать, — это совместно с партнерами построить Трансафриканскую железную дорогу, связывающую обе части материка, чтобы обеспечить экономический и промышленный рост континента», — сказал генераль-



▲ Глава ТМН International Мартан Вожур (третий справа) принял участие в круглом столе по теме транспортной инфраструктуры Африки

ный директор Трансмашхолдинга Кирилл Липа на форуме. В 2019 году ТМН Africa, дочерняя компания Трансмашхолдинга, базирующаяся в Боксбурге, недалеко от Йоханнесбурга (Южно-Африканская Республика), увеличила штат персонала более чем на 50%. Теперь в составе компании трудятся 200 сотрудников, чьи компетенции востребованы далеко за пределами Южной Африки. Завод площадью 45 тысяч кв. м должен стать глобальным центром компетенции ТМХ по подвижному составу для узкой колеи, специализирующимся на ремонте и модернизации подвижного состава, а также на производстве локомотивов.



ПО ОЦЕНКАМ
ЭКСПЕРТОВ,
К 2050 ГОДУ ВВП
АФРИКАНСКИХ
ГОСУДАРСТВ
ДОСТИГНЕТ

29

ТРИЛЛИОНОВ
ДОЛЛАРОВ

В СВЕТЕ БОЛЬШИХ ПЕРСПЕКТИВ

На форуме в Сочи представители ТМХ встретились с делегациями Анголы, Ботсваны, Джибути, Ганы, Мали, Нигерии, Зимбабве и других африканских стран. С Нигерией и Анголой ТМХ подписал соглашения о дальнейшем сотрудничестве в железнодорожных проектах совместно с ОАО «РЖД» и Российским агентством по страхованию экспортных кредитов и инвестиций (ЭКСПАР). ▼



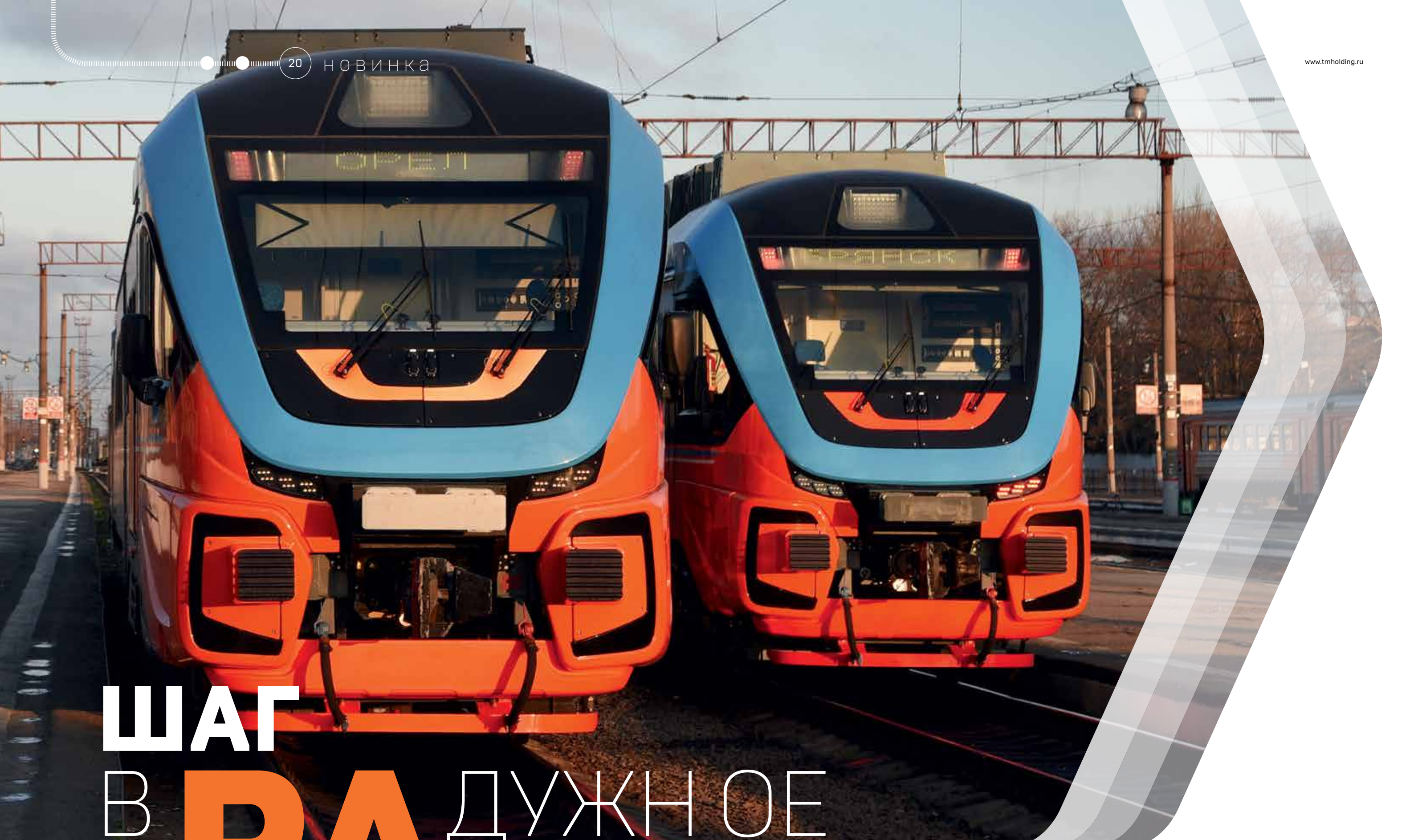
КИРИЛЛ ЛИПА, генеральный директор ТМХ:

Наш опыт в Африке очень многообещающий: мы присутствуем на севере континента, в Египте, и на юге, в Южной Африке. В Египте нам интересно все, что касается пассажирского комплекса. В Южной Африке — все, что касается локомотивного парка и пассажирских вагонов.



МАРТАН ВОЖУР, генеральный директор ТМН International:

Чтобы выстроить устойчивую систему работы в Африке, мы должны локализовать разработку продукции и ее производство. Вместе с нашими африканскими партнерами мы хотим обучать персонал и создавать потенциал для дальнейшего проектирования, индустриализации и технического обслуживания продукции.



ШАГ В РАДУЖНОЕ БУДУЩЕЕ

Поступившие всего несколько месяцев назад в эксплуатацию рельсовые автобусы РА-3 производства ТМХ уже успели хорошо зарекомендовать себя на российских железных дорогах и привлечь внимание иностранных заказчиков.



ДМИТРИЙ, 33 года:

«Сев в салон этого поезда, понимаешь: вот она, цивилизация! Быстрота и уровень комфорта — на пять с плюсом: от кондиционера и видеонаблюдения до биотуалетов. Удобно добираться из аэропорта в Корсакове до Южно-Сахалинска. Ждем их на новых маршрутах».

По состоянию на сегодняшний день доля электрифицированных железных дорог в России составляет 50,6% транспортных сетей. Это порядка 43 тыс. км. Подключение железнодорожной сети к электроэнергетической инфраструктуре по разным причинам оправдано далеко не везде, и это ограничивает возможности для использования в системе пассажирских перевозок электропоездов. В некоторых случаях неэлектрифицированная железная дорога — единственная возможность добраться до удаленных населенных пунктов. В таких случаях используется специализированный подвижной состав — дизель-поезда и рельсовые автобусы. Самым современным отечественным поездом такого типа, созданным в России, является РА-3, производство которого налажено на подмосковном Метровагонмаше.



2 или **3**

ИЛИ
ВАГОНА – СОСТАВНОСТЬ РЕЛЬСОВОГО АВТОБУСА. МОЖЕТ РАБОТАТЬ ПО СИСТЕМЕ МНОГИХ ЕДИНИЦ – ДО 6 ВАГОНОВ В СОСТАВЕ

Международного салона техники и технологий «PRO//Движение». В октябре поезд выставлялся в Сочи: во время экономического форума и саммита «Россия — Африка» РА-3 вызвал большой интерес со стороны представителей органов государственной власти и деловых кругов африканских стран.

Рельсовый автобус РА-3 разработан с учетом опыта эксплуатации поездов предыдущих моделей и в соответствии с требованиями технического регламента Таможенного союза. Он может без ограничений эксплуатироваться во всех странах Евразийского экономического союза. Для нового поезда создан новый, эстетичный и комфортабельный интерьер салона, соответствующий самым современным требованиям пожарной и санитарно-гигиенической безопасности.

РАИСА, 58 лет:

«РА-3 не заметишь на вокзале невозможно. У поезда приятный внешний вид, совсем не похож на электричку. И конечно, цвет вагонов — он сразу настраивает на позитивный лад! Сам состав не длинный, едет быстро, мягкие сиденья, широкие проходы. Путь из Брянска в Орел стал комфортнее».



Виталий Невар / ТАСС

ДМИТРИЙ ПЕГОВ,
 заместитель генерального директора ОАО «РЖД» по пассажирским перевозкам:



КОММЕНТАРИЙ

Завод постоянно развивается, и сегодня вы передаете рельсовые автобусы в компанию «Российские железные дороги». Это действительно прорыв. Я очень рад, что пассажиры во всей Российской Федерации видят ваши продукты; видят, какими они становятся удобными, комфортабельными — и это все благодаря вашему труду.



229

ИЛИ
133

КОЛИЧЕСТВО ПОСАДОЧНЫХ МЕСТ

Рельсовый автобус РА-3 — это отличное решение для организации городских, пригородных и межрегиональных перевозок. Его можно использовать на маршрутах как с низкими, так и с высокими платформами, а гибкая составность позволяет эффективно обслуживать маршруты даже с небольшим пассажиропотоком.

Эксплуатация РА-3 началась в августе 2019 года на острове Сахалин, железнодорожная сеть которого является частью Дальневосточной железной дороги. В сентябре рельсовый автобус стал эксплуатироваться на полигоне Центральной пригородной пассажирской компании — в Брянской, Орловской и Калужской областях. Уже сегодня общая протяженность маршрутов, которые обслуживает новый подвижной состав, достигает 700 км, а количество остановочных пунктов составляет порядка 120.

В августе 2019 года рельсовый автобус РА-3 стал одним из наиболее востребованных экспонатов, представленных вниманию участников и гостей проходившего в Щербинке



КОНСТРУКЦИОННЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ ПО СРАВНЕНИЮ С ПРЕДЫДУЩИМИ МОДЕЛЯМИ



- Улучшен интерьер салона в соответствии с современными требованиями эстетики, пожарной и санитарно-гигиенической безопасности



- Увеличено количество мест для сидения



- Установлена система пассивной безопасности



- Предусмотрены места для инвалидов в креслах-колясках, подъемники для их посадки-высадки, универсальные санитарные комплексы

Пассажирский салон и кабина машиниста оборудованы климат-контролем с системой обеззараживания воздуха. В головных вагонах предусмотрены места для маломобильных пассажиров, подъемники для их посадки-высадки, универсальные санитарные комплексы. Салоны оборудованы информационными табло, на которых отображаются сведения о маршруте следования, а также системами видеонаблюдения, пожарной и охранной сигнализацией. Применено энергосберегающее светодиодное освещение. Для РА-3 спроектирован новый пульт машиниста с удобным расположением системы управления. Кабина рассчитана на два места, но система безопасности позволяет эксплуатировать состав и одному машинисту. Рельсовый автобус оснащен аварийной крэш-системой, которая позволяет обеспечить максимально возможную безопасность перевозки пассажиров. Кроме того, для удобного



23

РЕЛЬСОВЫХ АВТОБУСА РА-3 БУДЕТ ПОСТРОЕНО ПО ЗАКАЗУ ЦЕНТРАЛЬНОЙ ППК В 2019–2020 ГОДАХ. ЧАСТЬ ПОЕЗДОВ УЖЕ ПЕРЕДАНА ЗАКАЗЧИКУ

перемещения по вагонам в конструкции использованы герметизированные межвагонные переходы и беззазорные сцепные устройства.

Машинист-инструктор Брянского эксплуатационного депо АО «Центральная ППК» Сергей Шабанов охотно дополняет перечень преимуществ РА-3: «В салоне с запасом хватает места и для пассажиров, и для багажа. Кабина машиниста тоже просторная, с хорошим обзором, здесь предусмотрены холодильник и микроволновая печь. За счет системы кондиционирования в жаркую погоду в салоне и в кабине прохладно, а в осенне-зимний период работает система отопления. Особое внимание уделено людям с ограниченными возможностями. Рельсовый автобус быстро и плавно набирает ход, хорошо тормозит, оборудован микропроцессорной системой управления с возможностью технической диагностики, которая позволяет управлять

тяговым и вспомогательным оборудованием, а также осуществляет взаимодействие с системой безопасности. Немаловажный фактор — возможность использования РА-3 на загруженных участках по системе многих единиц. То есть поезд можно сформировать из двух рельсовых автобусов. Без сомнений, появление такой техники — это шаг в будущее».

С началом эксплуатации на Сахалине, а также в Брянской, Орловской и Калужской областях рельсовые автобусы РА-3 перевезли уже тысячи пассажиров. В зоне притяжения маршрутов, на которых они задействованы, находятся более 2 млн человек.

И это только начало. Такой подвижной состав может быть востребован в самых разных уголках страны, а также за ее пределами — в первую очередь за счет безопасности перемещения и высокого уровня комфорта. ✓



РАЗРАБОТКОЙ И ПРОИЗВОДСТВОМ РЕЛЬСОВЫХ АВТОБУСОВ И ДИЗЕЛЬ-ПОЕЗДОВ ВХОДЯЩИЙ В ТМХ МЕТРОВАГОНМАШ ЗАНИМАЕТСЯ С 1997 ГОДА, НА ПРЕДПРИЯТИИ НАКОПЛЕН БОЛЬШОЙ ОПЫТ СОЗДАНИЯ ТАКИХ ПОЕЗДОВ. ПРОИЗВЕДЕННЫЙ В РАЗНЫЕ ГОДЫ НА ПРЕДПРИЯТИИ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ ЭТОГО КЛАССА ЭКСПЛУАТИРУЕТСЯ В РОССИИ, ПОСТАВЛЯЛСЯ В СЕРБИЮ, ВЕНГРИЮ, ЧЕХИЮ, МОНГОЛИЮ, ЛИТВУ И НА УКРАИНУ



ВИТАЛИЙ ГУДИН,
заместитель
председателя
правительства
Сахалинской области:



КОММЕНТАРИЙ

Меня переполняет чувство гордости, что в России есть такие предприятия, которые, по моему мнению, превосходят даже своих международных партнеров. Правительство Сахалинской области в восторге от РА-3. Высочайший уровень комфорта, красоты и доступности — рельсовые автобусы выглядят просто потрясающе! Здесь есть масса нововведений, которые для сахалинцев станут большим сюрпризом.



40

ЛЕТ СОСТАВЛЯЕТ СРОК СЛУЖБЫ РЕЛЬСОВОГО АВТОБУСА РА-3





ЗА 9 МЕСЯЦЕВ
2019 ГОДА
ПРОВЕДЕНО ОКОЛО

23

ТЫС.
ЗАКУПОЧНЫХ
ПРОЦЕДУР,
ЗАКЛЮЧЕНО БОЛЕЕ

4000

ДОГОВОРОВ
НА СУММУ,
ПРЕВЫШАЮЩУЮ

100

МЛРД
РУБЛЕЙ

ОТ ЗАЯВКИ

ДО ОПЛАТЫ

И каждый час, и каждую минуту трудятся сотрудники службы снабжения Трансмашхолдинга, обеспечивая предприятия компании всем необходимым для полноценной деятельности — своевременно и по справедливой цене. Закупочный процесс — один из важнейших для любой производственной системы. Попробуйте убрать из этой системы закупки, и производство просто не сможет функционировать. Для ТМХ это утверждение вдвойне справедливо: доля оборудования, материалов и услуг, приобретаемых у сторонних компаний, в себестоимости продукции холдинга составляет свыше 70%.

А В Т О Р

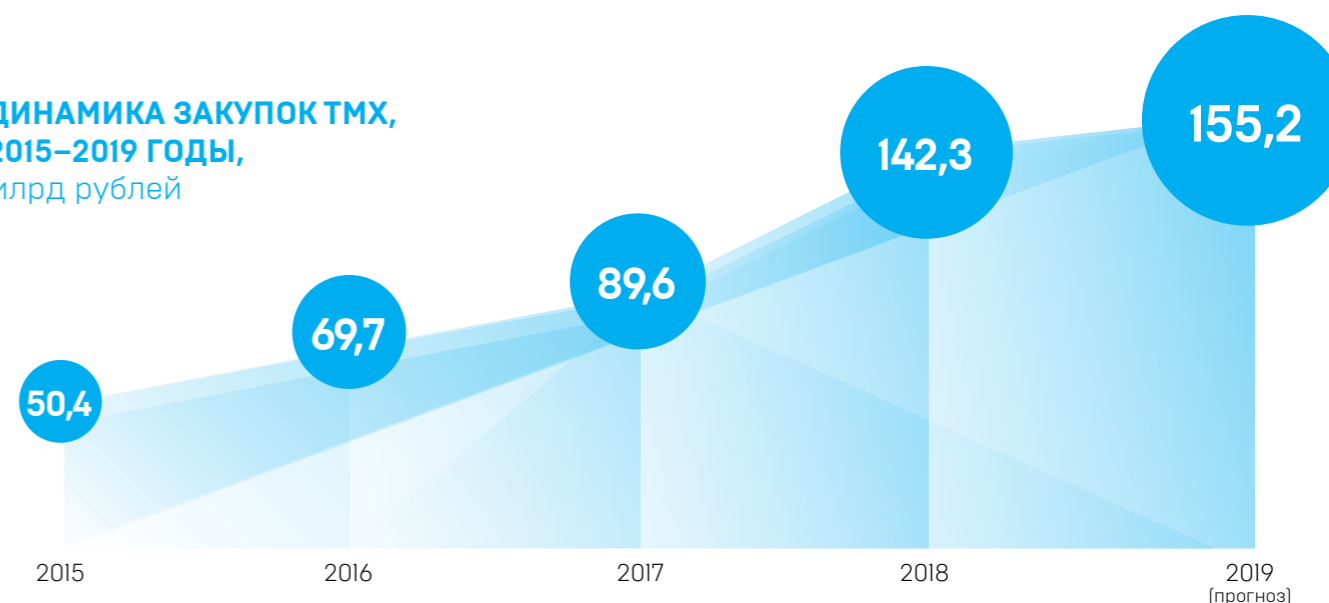
Андрей ШЕРЕМЕТЬЕВ,
заместитель
генерального директора
по материально-
техническому
обеспечению
АО «Трансмашхолдинг»

Трансмашхолдинг сегодня является шестой в мире компанией в сегменте транспортного машиностроения. Мы дорожим своей репутацией, ведь наши заказчики — крупнейшие транспортные компании, такие как ОАО «РЖД» и ГУП «Московский метрополитен», российские коммерческие и государственные организации, железные дороги, метрополитены, компании различной отраслевой принадлежности в странах СНГ, ближнего и дальнего зарубежья.

Максимальная клиентоориентированность продукции и услуг является нашим безусловным приоритетом и ежедневно ставит перед снабжением новые вызовы, касающиеся не только своевременного проведения необходимых закупок, но и достижения оптимального соотношения «цена — качество».

Что такое служба снабжения ТМХ? На сегодняшний день это высокоинтегрированная система, находящаяся в постоянном взаимодействии со всеми подразделениями холдинга. Управление рисками в закупочной

**ДИНАМИКА ЗАКУПОК ТМХ,
2015–2019 ГОДЫ,**
млрд рублей



деятельности (compliance management), контроль и методологическая поддержка всего периметра закупок материально-технических ресурсов, начиная от процесса планирования и заканчивая учетом расходных договоров, — все это процессы, контролируемые снабжением.

Являясь одним из крупнейших коммерческих заказчиков на внутреннем рынке товаров, работ и услуг, к закупочной деятельности мы подходим с позиций взаимовыгодного сотрудничества с поставщиками, используя лучшие практики иностранных и отечественных



В СВОЕЙ РАБОТЕ МЫ ОТДАЕМ ПРИОРИТЕТ КОНКУРЕНТНЫМ ЗАКУПКАМ, КОТОРЫЕ ПОЗВОЛЯЮТ СДЕЛАТЬ РАСХОДЫ ЭФФЕКТИВНЫМИ, СНИЗИТЬ ИХ ДОЛЮ В СТРУКТУРЕ ЗАТРАТ, А ЗНАЧИТ, ПОВЫСИТЬ ЧИСТУЮ ПРИБЫЛЬ КОМПАНИИ, ЧТО ЯВЛЯЕТСЯ НЕОБХОДИМЫМ УСЛОВИЕМ ДЛЯ СОХРАНЕНИЯ ЛИДИРУЮЩИХ ПОЗИЦИЙ ХОЛДИНГА



Цельнокатаные колеса – одно из наименований закупаемых элементов

лидеров бизнеса. В нашем понимании это стабильность заказов, оптимальные условия оплаты, открытость взаимоотношений и гибкость развития технической и технологической базы.

Годовой объем закупок АО «Трансмашхолдинг» составляет более 150 млрд рублей по более чем 85 тысячам номенклатурных позиций. Из них порядка 20% — сырье и вспомогательные материалы, электрооборудование, 80% — специализированная продукция, качество и применимость которой регулируются отраслевыми, общероссийскими и международными стандартами и сертификатами в области безопасности на транспорте.

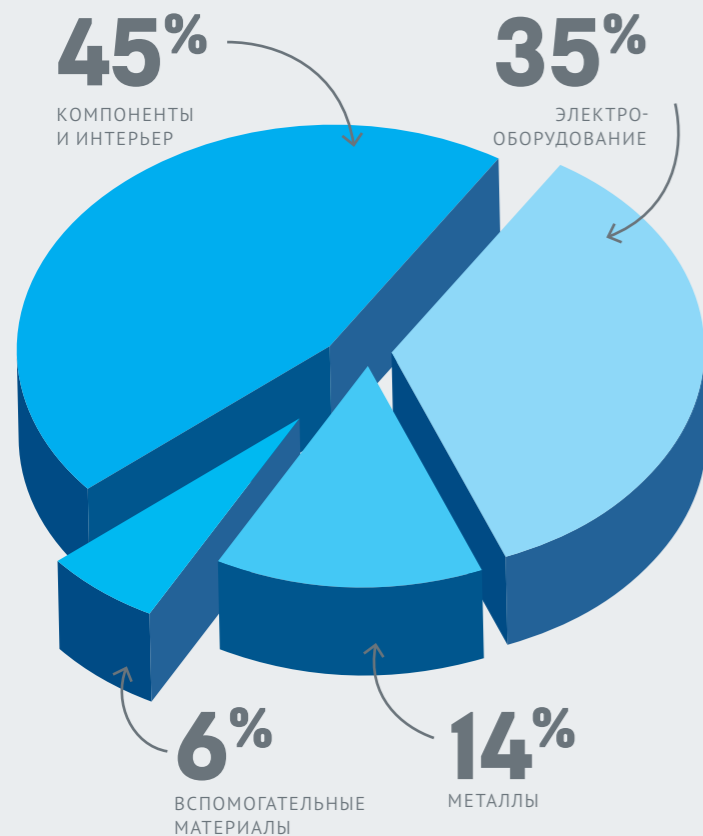
Основная часть закупок осуществляется производственными площадками, входящими в состав холдинга. В силу специфики закупаемых компонентов, а также целого ряда отраслевых барьеров достаточно велика доля закупок у предприятий-монополистов, взаимодействие с которыми направлено на достижение взаимовыгодного компромисса и зачастую требует длительных переговоров и кропотливой работы.

ТМХ на постоянной основе реализует политику развития конкуренции, включающую

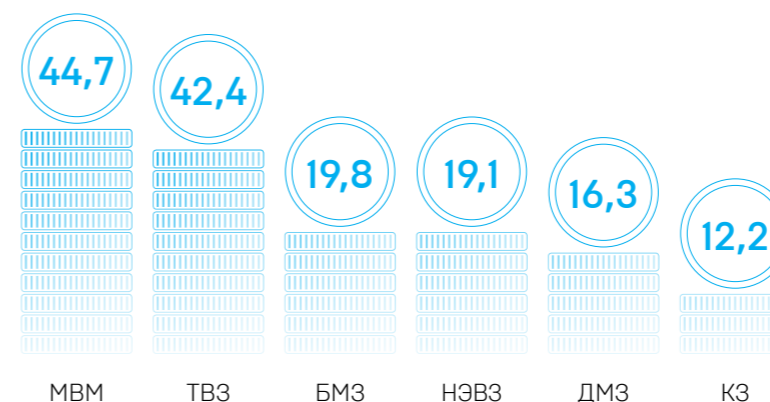


ТМХ приобретает не только простые, но и очень сложные компоненты — например, блоки кабин локомотивов

СТРУКТУРА ЗАКУПОК ТМХ



ОБЪЕМЫ ЗАКУПОК КРУПНЕЙШИХ ПРЕДПРИЯТИЙ, ВХОДЯЩИХ В ТМХ, млрд рублей



и обоснованности ценовых параметров. Кроме того, мы регулярно проводим аудит как новых, так и действующих поставщиков, выявляя их потенциал к эффективному двустороннему сотрудничеству.

Особая, приоритетная роль уделяется работе с отечественными производителями в рамках реализации политики импортозамещения, с производителями инновационной высокотехнологичной продукции, отвечающей постоянно растущим требованиям заказчиков и отрасли. Взаимодействуя с такими поставщиками, мы практикуем долгосрочные программы партнерства и развития. ТМХ мотивирует поставщиков задумываться о многолетних перспективах сотрудничества, основанных на взаимной открытости.

Ведется и активная работа по локализации производств иностранных партнеров холдинга, что даст нам дополнительные возможности снизить стоимость закупаемых изделий и сократить сроки их поставок, уменьшить влияние внешнеполитических и макроэкономических факторов.

Начиная с 2020 года планируется увеличить долю конкурентных закупочных процедур через электронно-торговые площадки (ЭТП), что позволит расширить пул поставщиков

компаний, где это возможно, и достигнуть оптимальных ценовых параметров закупок.

Также совершенствуются автоматизированные информационные технологии в закупках, механизмы их синхронизации с ЭТП, что позволяет более эффективно контролировать использование ресурсов холдинга.

В компании уделяют большое внимание развитию панели поставщиков, которая включает в себя наиболее

перспективных и надежных партнеров холдинга. Осуществляется как технологическая, так и финансовая поддержка перспективных производств. Проводятся дни качества для поставщиков, в рамках которых заостряется внимание на проблемных вопросах и путях их решения, формируются дорожные карты взаимодействия и достижения необходимых результатов за ограниченное время.

Мы готовы к диалогу со всеми потенциальными поставщиками, которые настроены на открытое равноправное партнерство, готовы вкладывать силы в собственное развитие и обеспечение высокого качества продукции. Работа с нашей компанией — это стабильность на долгие годы и возможность эффективно развиваться вместе с одним из мировых лидеров транспортного машиностроения. ✓

поиск альтернативных поставщиков и компонентов и, как следствие, сокращение доли монополистов на рынках машиностроительной отрасли. Мы используем все современные механизмы привлечения добросовестных поставщиков к сотрудничеству. Холдинг открыт к сотрудничеству с предприятиями, которые внедряют и совершенствуют конструкторские разработки, работают над снижением издержек, развитием собственного трудового потенциала.

Стать поставщиком Трансмашхолдинга не всегда просто в силу как специфики стандартов и требований по сертификации, регулирующих деятельность отрасли и обеспечивающих безопасность применяемой номенклатуры, так и требований к поставщикам, предъявляемых самим холдингом в части высочайших стандартов качества, исполнения обязательств по ритмичности поставок



БОЛЕЕ **4000**

НАИМЕНОВАНИЙ ПОКУПНЫХ ИЗДЕЛИЙ ЗАКУПАЕТ ТМХ У СТОРОННИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ДЛЯ ИЗГОТОВЛЕНИЯ ВАГОНОВ МЕТРО НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ СЕРИИ «МОСКВА»

КАК ЗАКАЛЯЛАСЬ БЕЖИЦКАЯ СТАЛЬ

Сейчас АО «ПО «Бежицкая сталь», входящее в Трансмашхолдинг, является одним из крупнейших предприятий России по производству стальных отливок. За более чем восемь десятилетий своей истории предприятие стало одним из брендов региона, известных далеко за его пределами. А начинался этот славный путь в первой трети XX века, на окраине промышленного города Бежица, где местному железнодорожному производству стало тесно в старых цехах.



Шла первая пятилетка. Страна взяла курс на индустриализацию. Новые заводы появлялись в разных регионах Советского Союза. Но резкий экономический рынок был невозможен без развития инфраструктуры и в первую очередь железнодорожного транспорта — страна нуждалась в большем количестве вагонов и паровозов. Одной из точек на карте страны, где должно было вырасти новое производство, стала окраина Бежицы — промышленного города, появившегося за полвека до того недалеко от Брянска.

Одной из основных причин строительства мощностей на новой площадке стала невозможность решать возникающие вопросы на существующих производствах. Функционировавшие в регионе Радицкий вагоностроительный завод (переименованный в завод имени Урицкого) и Брянский рельсопрокатный железодельный и механический завод (с 1920-х годов — «Красный Профинтерн») уже не удовлетворяли возрастающих потребностей в металле и номенклатуре готовой современной железнодорожной продукции.

Стройке предшествовало обсуждение — строить на новом месте или пытаться реконструировать старые мощности, хотя уже тогда было отчетливо видно, что неоднократные попытки реконструировать производство не давали должных результатов. К сожалению, быстро осуществиться задуманному помешали административные вопросы. В 1929 году Брянская губерния как административно-территориальная единица была ликвидирована, и Брянщина вошла в состав Западной области с центром в Смоленске. Это, в свою очередь, привело к перетряске всех планов, включая пятилетний.

ОТ ЛЕСОВ ДО МАРТЕНА

Так или иначе, в начале 1930-х годов, пока на территории строительства будущего предприятия в Бежице велись подготовительные работы, в верхах неоднократно определялась и уточнялась его проектная мощность, характеристика и номенклатура изделий, сроки окончания строительства и название предприятия.

Изначально первое литье производство должно было дать в августе — октябре 1932 года. Основная



номенклатура — литые вагонные тележки и автосцепки, которые преимущественно предназначались заводам «Красный Профинтерн» и имени Урицкого. По плану, озвученному одним из первых директоров «вновь строящегося фасонолитейного завода» Оболонковым 31 декабря 1931 года, «предназначенный к постройке летом 1932 года новый фасонолитейный завод имел громадное значение для нашего транспорта».

Но лишь 10 февраля 1932 года Совет труда и обороны наконец подтвердил свое решение от 1931 года о строительстве в Бежице завода литых тележек и автосцепки.

Поначалу масштабной стройке постоянно не хватало материалов, механизмов, у рабочих преобладал ручной труд, зачастую плохо организованный. Но постепенно ситуация стала исправляться. Прибывающих на строительство селили в общежитиях, бараках и на частных квартирах, обустроивали их труд и быт.

Строители и будущие заводчане съезжались со всей страны. Начальником производства был назначен инженер-мартеновец В. Вонифатьев. Важность стройки подчеркивает тот факт, что на объект приезжал с осмотром председатель Комиссии партийного контроля при ЦК ВКП(б) и по совместительству руководитель Транспортной комиссии ЦК ВКП(б) Лазарь Каганович.

ПЕРВАЯ ПЛАВКА

Четыре года понадобилось, чтобы пройти путь от первой лопаты до первой плавки металла. Как вспоминали участники тех событий, смена в ночь с 28 на 29 сентября 1935 года затянулась. С напряжением эксплуатационники и строители ожидали выпуска первой плавки. До последнего момента проверялась работа механизмов мартеновских печей, в особенности кранового оборудования, чтобы все прошло без эксцессов.

Ветеран труда Петр Козлов, работавший бригадиром формовщиков, вспоминал: «Мы ждали первой плавки, ведь от нее пойдет исчисление возраста завода. Десятки гостей присутствовали на площадке у мартеновской печи. Снова и снова подручный сталевара брал пробу. Невозмутимым казался лишь сам сталевар — Петр Максимович Гаврилов. Начальник литейного цеха Вонифатьев и начальник плавильного цеха Иванов смотрели в печь сквозь синие стекла, подолгу советуясь друг с другом. И вдруг раздался четыре резких удара по рельсу — это

< Так выглядела первая отливка



ЗА ПЕРВЫЙ ГОД СВОЕГО СУЩЕСТВОВАНИЯ БЕЖИЦКИЙ СТАЛЕЛИТЕЙНЫЙ ЦЕХ ВЫПЛАВИЛ

66 500
ТОНН ЖИДКОЙ
МАРТЕНОВСКОЙ
СТАЛИ

и **2754**
ТОННЫ
ЭЛЕКТРОСТАЛИ,

ДАЛ
43 860
ТОНН
БОЛВАНКИ

и **15 500**
ТОНН ФАСОН-
НОГО ЛИТЬЯ,
В ТОМ ЧИСЛЕ

2800
ВАГОНО-
КОМПЛЕКТОВ
АВТОСЦЕПКИ

сигнал: приготовиться к выпуску металла. Последние приготовления: осмотр ковша, форм. И... лом легко входит в заделанное выпускное отверстие и открывает дорогу огненному потоку стали, льющейся по желобу в ковш. Все затихли, жадно, неотрывно рассматривая чудесное зрелище. И только тогда, когда ковш был наполнен доверху, Вонифатьев бросил в него свою фуражку, и громкое «урааа!» пронеслось по цеху. Ковш поплыл к изложницам и налил их до края кипящей жидкой сталью. Долго гремело ура под стенами плавильного...»

Мастером бригады, совершившей первую плавку, был Борис Локтюхов. В ту смену были отлиты бюсты Ленина, Сталина, вагонное колесо, комплект автосцепки, памятная доска.

Праздничное настроение быстро сменилось трудовой напряженностью, до конца года было необходимо запустить еще две печи, что успешно было сделано.

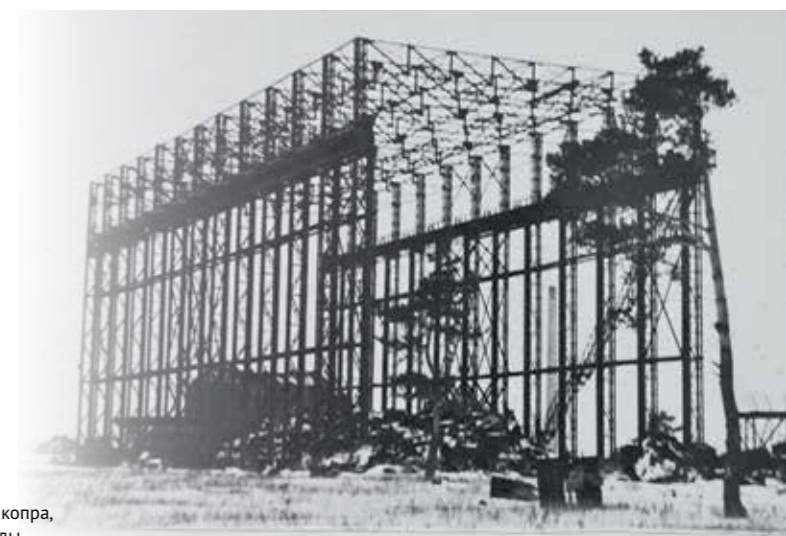
На месте некогда росших сосен и елей на окраине Бежицы зашумел фактически новый завод. Официально, с этого момента до 1938 года, новое производство числилось цехом № 1 завода «Красный Профинтерн», хотя уже прижились наименования «фасонолитейная» и «завод».

РАЗВИВАЯ ПРОИЗВОДСТВО

В 1936 году город Бежица был переименован в честь наркома промышленности Серго Орджоникидзе. Так что недавно открытый цех стал именоваться Орджоникидзеградским. В этом году в нем строили еще две мартеновские печи — № 4 и 5. Перед тем как начать их кладку, был учтен опыт работы трех действующих печей, их конструктивные недостатки, и это позволило внести ряд значительных улучшений.

Но не все ладилось в сталелитейном производстве в первый год эксплуатации. Брак поглощал средства, срывал выполнение госпрограммы, задерживал рост заработной платы.

Дирекции завода было предложено послать группу инженерно-технических работников на другие предприятия для заимствования



> Монтаж копра, 1930-е годы

^ Первые строители завода с Л. Кагановичем

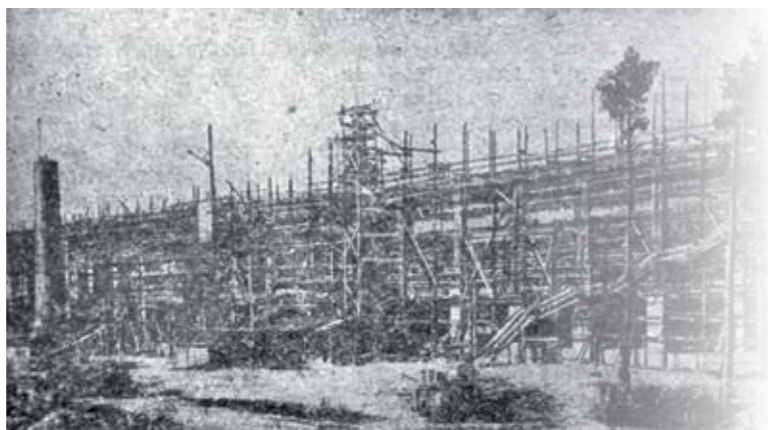
технического опыта. Совершенствовались организационные процессы — паспортизация оборудования, выявление и подсчет потерь, нормирование, разработка технологического процесса и расчет мощностей. В итоге количество брака стало постепенно снижаться, оживилась рационализаторская работа. Например, В. Григорьев — инженер-литейщик (окончил институт в 1935 году) годом позже уже работал в новом цехе над освоением совершенно нового в стране вида производства — литой тележки.

СТАХАНОВЦЫ

29 сентября 1936 года главная местная газета «Орджоникидзеградский рабочий» почти весь номер посвятила трудовым итогам первого года завода литых тележек и автосцепки, «строившегося по последнему слову техники, оснащенного новейшими импортными и отечественными машинами».

Рабочие молодого производства подхватили и знамя стахановского движения, активно развернувшегося в стране. Среди особо отличившихся заводчан были Пызин, Лапеко, Печкуров, Поляков, Крупина и многие другие. Они выявляли резервы станков и оборудования для увеличения количества и качества номенклатурной продукции.

В середине января 1937 года на областном совещании руководителей работников промышленности с участием стахановцев обсуждались



^ Строительство цеха, 1930-е годы

В феврале 1937 года на новом производстве работали уже 93 стахановца и 195 ударников, среди которых были и отдельные работники, и целые стахановские бригады.

САМОСТОЯТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД

В эти годы на большой территории завода продолжалось строительство новых производственных корпусов. Работники осваивали новые сложные, но необходимые специальности и технологические процессы. Росло и количество рабочих. Сталелитейный цех, находившийся на приличном расстоянии от «Красного Профинтерна», активно нуждался в управлении на месте, в самостоятельном планировании и возможности решения ряда вопросов напрямую. И 10 апреля 1938 года цех стал самостоятельной производственной единицей — Орджоникидзеградским сталелитейным заводом. Врио директора вновь образованного завода назначили М. Володина. На решение кадровых вопросов отвели лишь декаду. Главной задачей, которую руководство страны поставило перед созданным предприятием, было «добиться ликвидации узких мест на участках завода».

Работу по выполнению поставленных задач вели в духе времени и по направлению выявления «вражеских элементов и ликвидации последствий вредительства» — некоторым сотрудникам заводоуправления брак стоил и членства в партии, и должности. Впрочем, больший эффект приносил труд самих работников завода по совершенствованию производства. Проблемы постепенно устранялись, и накануне Великой Отечественной войны молодое предприятие дало стране уже 100 тысяч тонн жидкого металла, 14 700 комплектов автосцепки и деталей тележки.

...В 1930-е годы появилось одно из знаковых литературных произведений того времени — роман советского писателя Николая Островского «Как закалялась сталь». В этот же период происходила закалка и реального производства — сталелитейного завода в Бежице. Производство, рожденное в годы первых пятилеток, имело еще немало славных страниц в своей истории, которые достойны отдельного описания. Но первый шаг к созданию современного крупного производства был сделан тогда, на лесной окраине города Бежица. ▽



^ Водонапорная башня (47 м) и пожарное депо Бежицкого сталелитейного завода (1935 год)

письмо наркома С. Орджоникидзе и призыв донецких сталеваров, обязавшихся досрочно выполнить план 1937 года и призывавших последовать их трудовому примеру. Работники сталелитейных цехов Орджоникидзеграда, изучив письмо наркома и обращение сталеваров-стахановцев Донбасса, заключили между собой договор о социалистическом соревновании. Уже через несколько дней сталевар Лапеко добился съема 8,7 тонны стали с одного кв. метра площади пода печи, а Дмитриев за 5 часов 45 минут сварил более 33 тонн, сняв с одного кв. метра пода печи 9,3 тонны стали.



10
лет журналу «Вектор ТМХ»

