

# «ВСЕ БЫЛО СДЕЛАНО БЫСТРО И БЕЗОШИБОЧНО»

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ООО «УРАЛЬСКИЕ ЛОКОМОТИВЫ» (СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ ГРУППЫ «СИНАРА» 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.

**ВГ:** 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.

**ВГ:** 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 Крефельде. 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.

**ВГ:** 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 Крефельде, 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.

**ВГ:** 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.

**ВГ:** 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.

**ВГ:** 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.

**ВГ:** 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 поезда 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 проехать 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.

**ВГ:** 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**

