

«В ТВЕРИ СОЗДАНО СОВРЕМЕННОЕ ПРОИЗВОДСТВО ЭЛЕКТРОПОЕЗДОВ МИРОВОГО УРОВНЯ»

ЗНАЧИТЕЛЬНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ В МОДЕРНИЗАЦИЮ МОЩНОСТЕЙ ПОЗВОЛИЛИ ТВЕРСКОМУ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНОМУ ЗАВОДУ (ТВЗ, ВХОДИТ В «ТРАНСМАШХОЛДИНГ») ВЫПУСКАТЬ СОВРЕМЕННЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ МИРОВОГО КЛАССА, РАССКАЗАЛ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ПРЕДПРИЯТИЯ АНДРЕЙ СОЛОВЕЙ.



ИВАН ВОДЬКИН

BUSINESS GUIDE: Насколько велики были инвестиции в запуск серийного производства электропоездов и новые технологии для «Иволги»?

АНДРЕЙ СОЛОВЕЙ: Для производства электропоездов мы построили новую линию по выпуску кузовов и сборке вагонов. В одном из цехов выделили место, где собираем построенные вагоны в составы. Закупили специальное оборудование для испытательной станции, поскольку программа испытаний электропоезда имеет принципиальные отличия от испытаний вагонов. Помимо этого нам пришлось построить электрифицированный путь на 3 тыс. вольт, где «Иволги» проходят тестирование перед отправкой заказчику (при строительстве вагонов дальнего следования такая инфраструктура нам не требовалась). Мы наняли и обучили сотрудников, которые сегодня задействованы на сборке вагонов «Иволги».

Но эти инвестиции, конечно, несравнимы с тем, что ранее было вложено в глубокую модернизацию завода: с

2002 года в комплексное обновление производства инвестировано более 18 млрд руб. Это позволило создать в Твери современное производство подвижного состава, и в частности электропоездов мирового уровня. Сегодня у нас везде установлено современное оборудование, введены новые технологии — как в производстве, так и в организации управления процессами, обеспечена роботизация сварочного процесса и так далее.

По факту, технологии сборки «Иволги» в целом-то не сильно отличаются от тех, которые уже активно применяются на заводе. Например, боковины для электропоезда изготавливаются на том же оборудовании, что и боковины двухэтажных вагонов. Тем не менее нам пришлось это производство тоже модернизировать и закупить дополнительное оборудование, потому что действующая площадка на 100% была загружена «двухэтажной». В свое время мы ровно так же поступили с кузовами метро и трамваев.

Еще одно направление инвестиций — программа «Цифровой завод», которая реализуется с 2018 года на ТВЗ, и хотя прямого отношения к созданию «Иволги» не имеет, безусловно, отразится и на этом проекте, и на всем производстве. В рамках «Цифрового завода» создается своеобразный электронный «двойник», интеллектуальная система мониторинга активов и анализа технологических процедур, единая IT-структура и внутрицеховая система диспетчеризации и планирования производства. Сейчас в работе свыше 40 подпроектов, они в буквальном смысле охватывают всю жизнь завода. Через несколько месяцев после того, как система начала внедряться, мы уже видим, где у нас имеются неиспользованные резервы и ресурсы или, наоборот, чрезмерная нагрузка.

ВГ: Над чем сегодня работают инженеры ТВЗ?

А. С.: Совместно с «ТМХ-Инжиниринг» мы постоянно работаем над совершенствованием пассажирских вагонов для дальнего сообщения. В рамках семилетнего контракта

с Федеральной пассажирской компанией (ФПК) именно парк подвижного состава будет поэтапно меняться. Вагоны нового модельного ряда в рамках этой программы мы начинаем поставлять ФПК уже с сентября этого года.

ВГ: Что в них будет нового?

А. С.: В каждом новом вагоне, в том числе плацкартном, оборудован душ, есть зоны самообслуживания и вендинговые аппараты. В купейных установлены персональные сейфы, есть возможность регулирования температуры в каждом отдельно взятом купе. На следующем этапе будут совершенствоваться двухэтажные вагоны. Например, на втором этаже за счет изменения кузова мы увеличим пространство на верхней полке. А с 2023 года все выпускаемые вагоны будут еще более комфортными для пассажиров и более эффективными в эксплуатации для перевозчиков.

ВГ: Насколько производство ТВЗ загружено заказами и в каких сегментах формируется основная выручка завода?

А. С.: Стабильность и ритмичность работы завода во многом зависит от крупных долгосрочных заказов и господдержки. В феврале впервые в истории российского пассажирского вагоностроения мы заключили семилетний контракт с ФПК на поставку 3730 вагонов. Это стало возможным после того, как государство приняло решение о снижении ставки НДС на дальние железнодорожные пассажирские перевозки до нуля с обязательным условием приобретения новых вагонов для обновления парка. Этот контракт обеспечивает загрузку 40% мощностей завода на годы вперед. Кроме того, у нас есть госконтракты, в рамках которых мы строим вагоны по заказам министерств и ведомств. По объемам они незначительные, но, кроме нас, многие модели сделать просто никто не может.

Учитывая, что сейчас помимо вагонов локомотивной тяги мы выпускаем электропоезда «Иволга», собираем кузова вагонов трамваев и поездов метрополитена, производство загружено достаточно плотно: работаем в две-три смены. Многие участки и цеха нашего завода перешли на непрерывный график работы, предприятие не останавливается и в субботу-воскресенье, потому что по-другому распределить загрузку мощностей невозможно. Могу ответственно заявить, что до 2025 года завод будет загружен работой и никаких проблем в этом плане испытывать не придется.

ВГ: А после 2025 года? Ведь спрос может снизиться, когда перевозчики уже обновят парк.

А. С.: Благодаря поддержке Минпромторга России и взвешенной маркетинговой политике «Трансмашхолдинга», а также проведенной диверсификации и модернизации, наше производство выстроено сегодня так, что колебания продаж год от года составляют всего 10–15%, остальные площади загружены постоянно. Если и пойдет снижение спроса, то оно уже не будет таким резким, как это бывало в 2009 или 2015 годах. Так что мы спокойно смотрим в будущее и уверены, что наши специалисты даже после 2025 года останутся при работе и заработной плате.

Беседовал АЛЕКСАНДР ФРОЛОВ



ВНИЧЕЛОВ ИВКИ