

Основная задача – в удовлетворении потребностей заказчиков в тормозном оборудовании

Московское предприятие МТЗ ТРАНСМАШ в ноябре прошлого года отметило свой столетний юбилей, оставаясь, при этом, признанным лидером отечественного тормозостроения.

О том, какие проекты реализуются на Московском тормозном заводе в настоящее время, а также о перспективных направлениях деятельности и решаемых в оперативном порядке насущных проблемах сегодняшнего дня, нам рассказал директор по развитию АО МТЗ ТРАНСМАШ Дмитрий Александрович Песнов.

В самом начале нашей беседы Дмитрий Александрович сообщил о текущих проектах, реализуемых совместно с московским заводом «Метровагонмаш» (Мтыщи).



«На данный момент это в первую очередь участие в проекте создания поезда метро «Москва-2020», к активной разработке которого на «Метровагонмаше» приступили в 2019 году», — отметил Д.А. Песнов.

«В том же году началась и его поставка на производство. Соответственно, годом ранее мы разработали тормозную систему на базе блока тормозного оборудования 073, крана машиниста 023 и срывного клапана 3703. Эта тормозная система прошла весь комплекс испытаний и была внедрена применительно к поезду

системы, и сейчас уже наступил этап подготовки технико-коммерческого предложения по данной тормозной системе.

— Предполагается ли проведение сертификационных процедур на продукцию для Московского

метрополитена, и если да, то принимаете ли вы в ней участие? — Пока Московский метрополитен не предполагает проведение таких сертификационных процедур. Там только начали разрабатывать поддерживающие ГОСТы на продукцию. Мы активно участвуем в разработке этих ГОСТов, принимая участие в совместных совещаниях по их созданию.

Но еще раз повторю, что на данный момент сертификация не требуется, необходимо только соответствие текущим поддерживаемым ГОСТам и одному для всех ГОСТу 15.902-2014 «О порядке разработки и постановки на производство железнодорожного подвижного состава».

— Одним из важных аспектов всей производственной цепочки является сервисное обслуживание. Каково сейчас место вашего предприятия в этом важном сегменте бизнеса?

— Наше участие здесь сводится только к поставке запчастей для сервисных служб «Метровагонмаша» и метрополитенов различных городов на территории стран СНГ. Да, мы развиваем свой сервис, но пока, правда, вне рамок метрополитена. Однако мы готовы включиться в эту работу по просьбе заказчиков. Мы обслуживаем тормозное оборудование, поставляемое в адрес завода «Уральские локомотивы», в частности, речь идет о магистральных электровозах и электропоездах «Ласточка».

Эти сервисные услуги планируем развивать и дальше, но уже с АО «Трансмашхолдинг». Так, по дополнительным договорам мы проводим сервисное обслуживание нашего тормозного оборудования для электровозов ЭП20, а также для магистральных и мажорных локомотивов производства Брянского машиностроительного завода.

— В настоящее время в нашей столице активно развивается проект «Московские центральные диаметры» (МЦД), соответственно закупается новый подвижной состав, в первую очередь электропоезда «Иволга». Каково ваше участие в этом проекте?

— Изначально, при создании «Иволги», было принято решение об использовании на этом подвижном составе тормозной системы производства компании Кноп-Времсе. В то же время, на момент рождения «Иволги», мы совместно с нашим партнером, Первомайским заводом АО «Транспневматика», производителем компрессоров, дисков и клещевых механизмов, предлагали полностью заместить тормозную систему Кноп-Времсе. В связи с этим было организовано специальное совещание на площадке профильного

деpartамента Минпромторга. В протоколе этого совещания ТМХ поручилось рассмотреть возможность привлечения АО МТЗ ТРАНСМАШ и АО «Транспневматика» в качестве производителей тормозного оборудования для «Иволги». Правда, потом все, почему-то, кануло в никуда.

Но сейчас ситуация меняется. Более того, еще в декабре 2021

года АО «Трансмашхолдинг» выиграл тендер с «Иволгой 3.0» для ее последующего использования на МЦД 3, и нам предоставили возможность сделать технико-коммерческое предложение на тормозную систему.

На данный момент, мы совместно с «Транспневматикой» разрабатываем такую тормозную систему. Подготовили и технико-коммерческое предложение в адрес Тверского вагоностроительного завода в целях полного импортозамещения тормозной системы «Иволги 3.0».

— Помимо Москвы, метрополитены обслуживают пассажиров и в других российских городах, таких как Петербург, Казань, Новосибирск, Нижний Новгород.

Используется ли там ваше оборудование?

— Да, верно, во всех метрополитенах, перечисленных выше городах, установлено наше тормозное оборудование. Кроме того, оно есть и во всех метрополитенах, которые работают на территории стран СНГ. Не так давно очередной заказ получен от метро городов Ташкент и Баку. Определенное количество поездов для столицы Узбекистана построит «Метровагонмаш», опять же, с тормозным оборудованием производства МТЗ ТРАНСМАШ.

— Насколько известно, вы занимались также разработкой тормозного оборудования для беспилотной «Ласточки». Насколько эта работа оказалась перспективной?

— Перспективы, конечно же, есть. В свое время было принято решение о создании беспилотного движения на МЦК, что и было продекларировано на международном железнодорожном салоне 1520 «ПРО/Движение.ЭКСПО» в г. Щербинка с последующей демонстрационной поездкой. Для беспилотной «Ласточки» мы разработали и изготовили тормозное оборудование на один поезд с уровнем автоматизации GoA4.

Но сейчас оно находится на складе, его не покупают, поскольку у завода «Уральские локомотивы», изготовителя беспилотной «Ласточки», пока отсутствует контракт на поставку в адрес ОАО «РЖД» в лице Дирекции скоростного сообщения. Но полагаю, что в конце концов эта ситуация разрешится, так как решение по созданию беспилотного поезда принималось на самом высоком уровне.

— Как вы считаете, подобные беспилотные системы в России могут быть востребованными в принципе?

— Считаю, что могут. В первую очередь такая технология способствует снижению межпоездного интервала движения. Но тут уже встает вопрос, связанный не с изготовлением самой беспилотной единицы подвижного состава, а с готовностью инфраструктуры для беспилотного движения. Кстати, проще реализовать эту идею на том же МЦК, а также на линиях метро.

А вот что касается радиальных направлений движения пригородного сообщения, то тут потребуются вложение огромных

денег в инфраструктуру, которая должна быть к этому готова.

— Как вы оцениваете перспективы прихода Китая на российский рынок тормозного оборудования?

— У нас нет каких-либо опасений в отношении Китая. Есть национальные поддерживающие ГОСТы, четко регламентирующие разработку и постановку на производство по соответствующим стандартам. Да и судите сами: Китай изготавливает электровагоны для Узбекистана, а мы, в свою очередь, поставляем в Китай тормозную систему МТЗ ТРАНСМАШ (поддерживающим ГОСТам, кстати), которая используется в тех же китайских электровагонах на территории Узбекистана.

Считаю, что конкуренция вряд ли возможна, потому что у Китая и без того будет достаточно большой объем работы в части замещения ряда другой европейской продукции на нашем рынке.

— Какую работу, в частности с тем же ОАО «РЖД», вы проводите в области IT-технологий?

— С ВНИИЖТОМ проводим совместную работу которая касается скоростных контейнерных перевозок на инновационных вагон-платформах с конструктивной скоростью до 160 км/ч. Предполагалось, что они должны были эксплуатироваться в сообщении Китай — Европа, и пока, по известным причинам, их перспективы не так очевидны.

Свою часть МТЗ ТРАНСМАШ уже реализовал — сделал стенды с электронной регистрацией параметров и с возможностью удаленной передачи паспортов на сервере.

— В этом направлении могу назвать запланированную совместную работу с использованием автоматизированной системы «Электронный инспектор», которая заключается в том, что все изделия, изготавливаемые нами для ОАО «РЖД», должны проходить испытания на электронных стендах. Должен формироваться скорей не паспорт, а формуляр изделия, который впоследствии будет автоматически уходить на удаленные сервера. Затем составляется цифровой двойник вагона, который будет отслеживаться на всем контракте жизненного цикла на предмет проведения плановых видов ремонта и т.д.

— Если говорить о метро, то, как таковой, этой проблемы там нет. Но что касается ОАО «РЖД», то контракта там достаточно, и его объем постоянно растет. Особенно это затрагивает сферу вагоноремонта. Если раньше, когда вагоноремонтные предприятия («ВРК-1», «ВРК-2», «ВРК-3») имели статус «дочек» ОАО «РЖД», поставки запчастей в их адрес осуществлялись централизованно, через Росжелдорснаб, то как только они перешли в частные руки, ситуация изменилась не в лучшую сторону.

— Вещи инспекционный контроль вагона после ремонта заключается в его визуальном осмотре, проверке тормозов, какое конкретно оборудование установили внутри, контрафакт или оригинал — никого не интересует. Но и сами вагоноремонтники находятся как бы между молотом и наковальней — порой им выделяют такую сумму денежных средств на ремонт вагона, в которую просто физически невозможно уложиться, а не то, чтобы еще купить оригинальные запасные части для качественного ремонта тормозного оборудования.

— А отсюда — прямой путь к увеличению контрафакта.

— Теперь о помощи со стороны правительства Москвы. Насколько она ощутима?

— Да, такая помощь есть. Департамент инвестиционной и промышленной политики города Москвы нам оказывает субсидии в виде низкопроцентных займов на приобретение технологического



«Москва-2020», производство которого сейчас налажено на заводе «Метровагонмаш».

— В текущей ситуации можно ли уже говорить о неких коррективах, которые вы готовы внести в ваши ближайшие производственные планы?

— Что касается корректив, то пока о них говорить рано, тем более, что сейчас, исходя из текущей ситуации, нет понимания того, что будет происходить дальше. Однако основной задачей на этот год является удовлетворение потребностей АО «Метровагонмаш» в тормозном оборудовании, изготовленном на нашем предприятии.

Если коснуться планов самого АО «Метровагонмаш», то в будущем там рассматривается возможность реализации проекта поезда «Москва-2024», где мы также планируем принять активное участие. Соответственно, на нас возложена разработка тормозной



мы можем заимствовать комплектующие на сервисные работы.

— В чем конкретно заключается ваше участие в сервисном обслуживании «Метровагонмаша»?

— Наше участие здесь сводится только к поставке запчастей для сервисных служб «Метровагонмаша» и метрополитенов различных городов на территории стран СНГ. Да, мы развиваем свой сервис, но пока, правда, вне рамок метрополитена. Однако мы готовы включиться в эту работу по просьбе заказчиков. Мы обслуживаем тормозное оборудование, поставляемое в адрес завода «Уральские локомотивы», в частности, речь идет о магистральных электровагонах и электропоездах «Ласточка».

— Помимо Москвы, метрополитены обслуживают пассажиров и в других российских городах, таких как Петербург, Казань, Новосибирск, Нижний Новгород.

Используется ли там ваше оборудование?

— Да, верно, во всех метрополитенах, перечисленных выше городах, установлено наше тормозное оборудование. Кроме того, оно есть и во всех метрополитенах, которые работают на территории стран СНГ. Не так давно очередной заказ получен от метро городов Ташкент и Баку. Определенное количество поездов для столицы Узбекистана построит «Метровагонмаш», опять же, с тормозным оборудованием производства МТЗ ТРАНСМАШ.

— Насколько известно, вы занимались также разработкой тормозного оборудования для беспилотной «Ласточки». Насколько эта работа оказалась перспективной?

— Перспективы, конечно же, есть. В свое время было принято решение о создании беспилотного движения на МЦК, что и было продекларировано на международном железнодорожном салоне 1520 «ПРО/Движение.ЭКСПО» в г. Щербинка с последующей демонстрационной поездкой. Для беспилотной «Ласточки» мы разработали и изготовили тормозное оборудование на один поезд с уровнем автоматизации GoA4.

Но сейчас оно находится на складе, его не покупают, поскольку у завода «Уральские локомотивы», изготовителя беспилотной «Ласточки», пока отсутствует контракт на поставку в адрес ОАО «РЖД» в лице Дирекции скоростного сообщения. Но полагаю, что в конце концов эта ситуация разрешится, так как решение по созданию беспилотного поезда принималось на самом высоком уровне.

— Как вы считаете, подобные беспилотные системы в России могут быть востребованными в принципе?

— Считаю, что могут. В первую очередь такая технология способствует снижению межпоездного интервала движения. Но тут уже встает вопрос, связанный не с изготовлением самой беспилотной единицы подвижного состава, а с готовностью инфраструктуры для беспилотного движения. Кстати, проще реализовать эту идею на том же МЦК, а также на линиях метро.

А вот что касается радиальных направлений движения пригородного сообщения, то тут потребуются вложение огромных



денег в инфраструктуру, которая должна быть к этому готова.

— Как вы оцениваете перспективы прихода Китая на российский рынок тормозного оборудования?

— У нас нет каких-либо опасений в отношении Китая. Есть национальные поддерживающие ГОСТы, четко регламентирующие разработку и постановку на производство по соответствующим стандартам. Да и судите сами: Китай изготавливает электровагоны для Узбекистана, а мы, в свою очередь, поставляем в Китай тормозную систему МТЗ ТРАНСМАШ (поддерживающим ГОСТам, кстати), которая используется в тех же китайских электровагонах на территории Узбекистана.

Считаю, что конкуренция вряд ли возможна, потому что у Китая и без того будет достаточно большой объем работы в части замещения ряда другой европейской продукции на нашем рынке.

— Какую работу, в частности с тем же ОАО «РЖД», вы проводите в области IT-технологий?

— С ВНИИЖТОМ проводим совместную работу которая касается скоростных контейнерных перевозок на инновационных вагон-платформах с конструктивной скоростью до 160 км/ч. Предполагалось, что они должны были эксплуатироваться в сообщении Китай — Европа, и пока, по известным причинам, их перспективы не так очевидны.

Свою часть МТЗ ТРАНСМАШ уже реализовал — сделал стенды с электронной регистрацией параметров и с возможностью удаленной передачи паспортов на сервере.

— В этом направлении могу назвать запланированную совместную работу с использованием автоматизированной системы «Электронный инспектор», которая заключается в том, что все изделия, изготавливаемые нами для ОАО «РЖД», должны проходить испытания на электронных стендах. Должен формироваться скорей не паспорт, а формуляр изделия, который впоследствии будет автоматически уходить на удаленные сервера. Затем составляется цифровой двойник вагона, который будет отслеживаться на всем контракте жизненного цикла на предмет проведения плановых видов ремонта и т.д.

— Если говорить о метро, то, как таковой, этой проблемы там нет. Но что касается ОАО «РЖД», то контракта там достаточно, и его объем постоянно растет. Особенно это затрагивает сферу вагоноремонта. Если раньше, когда вагоноремонтные предприятия («ВРК-1», «ВРК-2», «ВРК-3») имели статус «дочек» ОАО «РЖД», поставки запчастей в их адрес осуществлялись централизованно, через Росжелдорснаб, то как только они перешли в частные руки, ситуация изменилась не в лучшую сторону.

— Вещи инспекционный контроль вагона после ремонта заключается в его визуальном осмотре, проверке тормозов, какое конкретно оборудование установили внутри, контрафакт или оригинал — никого не интересует. Но и сами вагоноремонтники находятся как бы между молотом и наковальней — порой им выделяют такую сумму денежных средств на ремонт вагона, в которую просто физически невозможно уложиться, а не то, чтобы еще купить оригинальные запасные части для качественного ремонта тормозного оборудования.

— А отсюда — прямой путь к увеличению контрафакта.

— Теперь о помощи со стороны правительства Москвы. Насколько она ощутима?

— Да, такая помощь есть. Департамент инвестиционной и промышленной политики города Москвы нам оказывает субсидии в виде низкопроцентных займов на приобретение технологического



мы можем заимствовать комплектующие на сервисные работы.

— В чем конкретно заключается ваше участие в сервисном обслуживании «Метровагонмаша»?

— Наше участие здесь сводится только к поставке запчастей для сервисных служб «Метровагонмаша» и метрополитенов различных городов на территории стран СНГ. Да, мы развиваем свой сервис, но пока, правда, вне рамок метрополитена. Однако мы готовы включиться в эту работу по просьбе заказчиков. Мы обслуживаем тормозное оборудование, поставляемое в адрес завода «Уральские локомотивы», в частности, речь идет о магистральных электровагонах и электропоездах «Ласточка».

— Помимо Москвы, метрополитены обслуживают пассажиров и в других российских городах, таких как Петербург, Казань, Новосибирск, Нижний Новгород.

Используется ли там ваше оборудование?

— Да, верно, во всех метрополитенах, перечисленных выше городах, установлено наше тормозное оборудование. Кроме того, оно есть и во всех метрополитенах, которые работают на территории стран СНГ. Не так давно очередной заказ получен от метро городов Ташкент и Баку. Определенное количество поездов для столицы Узбекистана построит «Метровагонмаш», опять же, с тормозным оборудованием производства МТЗ ТРАНСМАШ.

— Насколько известно, вы занимались также разработкой тормозного оборудования для беспилотной «Ласточки». Насколько эта работа оказалась перспективной?

— Перспективы, конечно же, есть. В свое время было принято решение о создании беспилотного движения на МЦК, что и было продекларировано на международном железнодорожном салоне 1520 «ПРО/Движение.ЭКСПО» в г. Щербинка с последующей демонстрационной поездкой. Для беспилотной «Ласточки» мы разработали и изготовили тормозное оборудование на один поезд с уровнем автоматизации GoA4.

Но сейчас оно находится на складе, его не покупают, поскольку у завода «Уральские локомотивы», изготовителя беспилотной «Ласточки», пока отсутствует контракт на поставку в адрес ОАО «РЖД» в лице Дирекции скоростного сообщения. Но полагаю, что в конце концов эта ситуация разрешится, так как решение по созданию беспилотного поезда принималось на самом высоком уровне.

— Как вы считаете, подобные беспилотные системы в России могут быть востребованными в принципе?

— Считаю, что могут. В первую очередь такая технология способствует снижению межпоездного интервала движения. Но тут уже встает вопрос, связанный не с изготовлением самой беспилотной единицы подвижного состава, а с готовностью инфраструктуры для беспилотного движения. Кстати, проще реализовать эту идею на том же МЦК, а также на линиях метро.

А вот что касается радиальных направлений движения пригородного сообщения, то тут потребуются вложение огромных

денег в инфраструктуру, которая должна быть к этому готова.

— Как вы оцениваете перспективы прихода Китая на российский рынок тормозного оборудования?

— У нас нет каких-либо опасений в отношении Китая. Есть национальные поддерживающие ГОСТы, четко регламентирующие разработку и постановку на производство по соответствующим стандартам. Да и судите сами: Китай изготавливает электровагоны для Узбекистана, а мы, в свою очередь, поставляем в Китай тормозную систему МТЗ ТРАНСМАШ (поддерживающим ГОСТам, кстати), которая используется в тех же китайских электровагонах на территории Узбекистана.

Считаю, что конкуренция вряд ли возможна, потому что у Китая и без того будет достаточно большой объем работы в части замещения ряда другой европейской продукции на нашем рынке.

— Какую работу, в частности с тем же ОАО «РЖД», вы проводите в области IT-технологий?

— С ВНИИЖТОМ проводим совместную работу которая касается скоростных контейнерных перевозок на инновационных вагон-платформах с конструктивной скоростью до 160 км/ч. Предполагалось, что они должны были эксплуатироваться в сообщении Китай — Европа, и пока, по известным причинам, их перспективы не так очевидны.

Свою часть МТЗ ТРАНСМАШ уже реализовал — сделал стенды с электронной регистрацией параметров и с возможностью удаленной передачи паспортов на сервере.

— В этом направлении могу назвать запланированную совместную работу с использованием автоматизированной системы «Электронный инспектор», которая заключается в том, что все изделия, изготавливаемые нами для ОАО «РЖД», должны проходить испытания на электронных стендах. Должен формироваться скорей не паспорт, а формуляр изделия, который впоследствии будет автоматически уходить на удаленные сервера. Затем составляется цифровой двойник вагона, который будет отслеживаться на всем контракте жизненного цикла на предмет проведения плановых видов ремонта и т.д.

— Если говорить о метро, то, как таковой, этой проблемы там нет. Но что касается ОАО «РЖД», то контракта там достаточно, и его объем постоянно растет. Особенно это затрагивает сферу вагоноремонта. Если раньше, когда вагоноремонтные предприятия («ВРК-1», «ВРК-2», «ВРК-3») имели статус «дочек» ОАО «РЖД», поставки запчастей в их адрес осуществлялись централизованно, через Росжелдорснаб, то как только они перешли в частные руки, ситуация изменилась не в лучшую сторону.

— Вещи инспекционный контроль вагона после ремонта заключается в его визуальном осмотре, проверке тормозов, какое конкретно оборудование установили внутри, контрафакт или оригинал — никого не интересует. Но и сами вагоноремонтники находятся как бы между молотом и наковальней — порой им выделяют такую сумму денежных средств на ремонт вагона, в которую просто физически невозможно уложиться, а не то, чтобы еще купить оригинальные запасные части для качественного ремонта тормозного оборудования.

— А отсюда — прямой путь к увеличению контрафакта.

— Теперь о помощи со стороны правительства Москвы. Насколько она ощутима?

— Да, такая помощь есть. Департамент инвестиционной и промышленной политики города Москвы нам оказывает субсидии в виде низкопроцентных займов на приобретение технологического

оборудования. Также нам субсидируют НИОКР, правда, не в полном объеме, но как бы там ни было, на одну из последних наших разработок было выделено 40 млн руб. И здесь хотелось бы сказать большое спасибо.

— Кстати, пользуясь случаем, надо передать слова благодарности и Объединению производителей железнодорожной техники (ОПЖТ). Сегодня с большой долей уверенности можно сказать, что оно себя оправдало и оказалось востребованным. Это касается объединяющей роли и в области стандартизации. Еще раз отмечу, что ОПЖТ нам — железнодорожникам необходимо, поскольку приносит свои плоды в результате взаимодействия его членов, обсуждения различных вопросов, вынесения глобальных проблем «наверх».

— И в заключении хотелось бы напомнить, что вашему ключевому партнеру, каковым является «Метровагонмаш», в мае этого года исполняется 125 лет. Что бы вы хотели пожелать от лица завода, отметившего в прошлом ноябре вековой юбилей, своим коллегам в связи с этим знаменательным событием?

— Пожелаем «Метровагонмашу» стабильных заказов и ро-

учное направление деятельности ОАО «РЖД», участвуют во всех приемочных и квалификационных комиссиях, которые организует МТЗ ТРАНСМАШ.

Есть у нас соглашение о взаимном партнерстве и с МИИТом, в рамках которого образован совместный научно-технический центр, работает научно-технический совет. МИИТ и ВНИИЖТ являются членами Ассоциации производителей и потребителей тормозного оборудования для подвижного состава железнодорожного транспорта (АСТО), которая в этом году отмечает свой 25-летний юбилей.

Буквально на днях наши специалисты побывали в МИИТе с целью отбора выпускников для последующего трудоустройства на нашем предприятии. Участвуем мы и в работе государственной аттестационной комиссии.

— По-прежнему нельзя не обойти вопросы, связанные с контрафактом. Насколько остро они стоят сейчас?

— Если говорить о метро, то, как таковой, этой проблемы там нет. Но что касается ОАО «РЖД», то контракта там достаточно, и его объем постоянно растет. Особенно это затрагивает сферу вагоноремонта. Если раньше, когда вагоноремонтные предприятия («ВРК-1», «ВРК-2», «ВРК-3») имели статус «дочек» ОАО «РЖД», поставки запчастей в их адрес осуществлялись централизованно, через Росжелдорснаб, то как только они перешли в частные руки, ситуация изменилась не в лучшую сторону.

— Вещи инспекционный контроль вагона после ремонта заключается в его визуальном осмотре, проверке тормозов, какое конкретно оборудование установили внутри, контрафакт или оригинал — никого не интересует. Но и сами вагоноремонтники находятся как бы между молотом и наковальней — порой им выделяют такую сумму денежных средств на ремонт вагона, в которую просто физически невозможно уложиться, а не то, чтобы еще купить оригинальные запасные части для качественного ремонта тормозного оборудования.

— А отсюда — прямой путь к увеличению контрафакта.

— Теперь о помощи со стороны правительства Москвы. Насколько она ощутима?

— Да, такая помощь есть. Департамент инвестиционной и промышленной политики города Москвы нам оказывает субсидии в виде низкопроцентных займов на приобретение технологического

оборудования. Также нам субсидируют НИОКР, правда, не в полном объеме, но как бы там ни было, на одну из последних наших разработок было выделено 40 млн руб. И здесь хотелось бы сказать большое спасибо.

— Кстати, пользуясь случаем, надо передать слова благодарности и Объединению производителей железнодорожной техники (ОПЖТ). Сегодня с большой долей уверенности можно сказать, что оно себя оправдало и оказалось востребованным. Это касается объединяющей роли и в области стандартизации. Еще раз отмечу, что ОПЖТ нам — железнодорожникам необходимо, поскольку приносит свои плоды в результате взаимодействия его членов, обсуждения различных вопросов, вынесения глобальных проблем «наверх».

— И в заключении хотелось бы напомнить, что вашему ключевому партнеру, каковым является «Метровагонмаш», в мае этого года исполняется 125 лет. Что бы вы хотели пожелать от лица завода, отметившего в прошлом ноябре вековой юбилей, своим коллегам в связи с этим знаменательным событием?

— Пожелаем «Метровагонмашу» стабильных заказов и ро-

— Если говорить о метро, то, как таковой, этой проблемы там нет. Но что касается ОАО «РЖД», то контракта там достаточно, и его объем постоянно растет. Особенно это затрагивает сферу вагоноремонта. Если раньше, когда вагоноремонтные предприятия («ВРК-1», «ВРК-2», «ВРК-3») имели статус «дочек» ОАО «РЖД», поставки запчастей в их адрес осуществлялись централизованно, через Росжелдорснаб, то как только они перешли в частные руки, ситуация изменилась не в лучшую сторону.

— Вещи инспекционный контроль вагона после ремонта заключается в его визуальном осмотре, проверке тормозов, какое конкретно оборудование установили внутри, контрафакт или оригинал — никого не интересует. Но и сами вагоноремонтники находятся как бы между молотом и наковальней — порой им выделяют такую сумму денежных средств на ремонт вагона, в которую просто физически невозможно уложиться, а не то, чтобы еще купить оригинальные запасные части для качественного ремонта тормозного оборудования.

— А отсюда — прямой путь к увеличению контрафакта.

— Теперь о помощи со стороны правительства Москвы. Насколько она ощутима?

— Да, такая помощь есть. Департамент инвестиционной и промышленной политики города Москвы нам оказывает субсидии в виде низкопроцентных займов на приобретение технологического

оборудования. Также нам субсидируют НИОКР, правда, не в полном объеме, но как бы там ни было, на одну из последних наших разработок было выделено 40 млн руб. И здесь хотелось бы сказать большое спасибо.

— Кстати, пользуясь случаем, надо передать слова благодарности и Объединению производителей железнодорожной техники (ОПЖТ). Сегодня с большой долей уверенности можно сказать, что оно себя оправдало и оказалось востребованным. Это касается объединяющей роли и в области стандартизации. Еще раз отмечу, что ОПЖТ нам — железнодорожникам необходимо, поскольку приносит свои плоды в результате взаимодействия его членов, обсуждения различных вопросов, вынесения глобальных проблем «наверх».

— И в заключении хотелось бы напомнить, что вашему ключевому партнеру, каковым является «Метровагонмаш», в мае этого года исполняется 125 лет. Что бы вы хотели пожелать от лица завода, отметившего в прошлом ноябре вековой юбилей, своим коллегам в связи с этим знаменательным событием?

— Пожелаем «Метровагонмашу» стабильных заказов и ро-



мы можем заимствовать комплектующие на сервисные работы.

— В чем конкретно заключается ваше участие в сервисном обслуживании «Метровагонмаша»?

— Наше участие здесь сводится только к поставке запчастей для сервисных служб «Метровагонмаша» и метрополитенов различных городов на территории стран СНГ. Да, мы развиваем свой сервис, но пока, правда, вне рамок метрополитена. Однако мы готовы включиться в эту работу по просьбе заказчиков. Мы обслуживаем тормозное оборудование, поставляемое в адрес завода «Уральские локомотивы», в частности, речь идет о магистральных электровагонах и электропоездах «Ласточка».

— Помимо Москвы, метрополитены обслуживают пассажиров и в других российских городах, таких как Петербург, Казань, Новосибирск, Нижний Новгород.

Используется ли там ваше оборудование?

— Да, верно, во всех метрополитенах, перечисленных выше городах, установлено наше тормозное оборудование. Кроме того, оно есть и во всех метрополитенах, которые работают на территории стран СНГ. Не так давно очередной заказ получен от метро городов Ташкент и Баку. Определенное количество поездов для столицы Узбекистана построит «Метровагонмаш», опять же, с тормозным оборудованием производства