

Тверской вагоностроительный завод намерен увеличивать обороты за счет контрактов на внешнем рынке, производя вагоны, в том числе и для Египта

Производственные мощности Тверского вагоностроительного завода, входящего в состав ЗАО «Трансмашхолдинг», рассчитаны на выпуск 1200 вагонов в год. В этом году для нужд ОАО РЖД заказано всего лишь 500 вагонов. Однако тверские вагоностроители не намерены ограничиваться внутренним спросом и осваивают новые рынки, включая африканский. О том, чем этот континент интересен для завода и какие перспективы с ним связываются, мы беседуем с Олегом ВАКУЛИНЫМ, начальником управления по коммерческой работе ОАО «Тверской вагоностроительный завод»

— Олег Борисович, восполняя резко упавший внутренний спрос на вагоны, завод акцентировал внимание на зарубежных контрактах. Но если со странами СНГ все ясно — по ним тверские вагоны курсируют с советских времен, то Египет с его климатом и принципиально иным подходом к железнодорожному транспорту выглядит достаточно неожиданным партнером.

— Неожиданно это только на первый взгляд. Предложения о сотрудничестве поступали к нам от египетской стороны и раньше, но на тот момент завод еще не был готов к выходу на внешний рынок в технологическом плане. За последние годы, как вы, несомненно, знаете, мы сделали огромный рывок в части модернизации оборудования и сегодня можем производить продукцию на принципиально ином качественном уровне.

Африка всегда была нам интересна как очень перспективный и емкий рынок, где есть потребность в наших вагонах. Египет — древнейшая цивилизация, которую большинство россиян привыкли воспринимать как страну-курорт с теплым морем и прибрежными отелями. И мало кто знает, что для

Открытие Африки



Олег Вакулин: «Для Тверского вагоностроительного завода египетский рынок интересен тем, что он открывает для нас Африку: успешно выполнив условия контракта в одной стране, можно с уверенностью предлагать свою продукцию в соседних державах».

значительной части территории главной транспортной артерией является железная дорога, построенная еще в колониальный период египетской истории. Сейчас перед национальной железной дорогой стоит задача по обновлению парка пассажирских вагонов. В Египте хорошо и по-доброму помнят сотрудничество с Россией, которая на тот момент входила в Советский Союз, и заинтересованы в возобновлении этого взаимодействия. Для завода египетский рынок интересен еще и тем, что он открывает для нас Африку: успешно выполнив условия контракта в одной стране, можно с уверенностью предлагать свою продукцию в соседних державах, которые сегодня очень динамично развиваются. Причем речь идет не только об обновлении существующих дорог, но и о строительстве новых. В частности, в Ливии есть проект по созданию железной дороги, которая пройдет с севера на юг через всю страну, а в качестве более отдаленной перспективы рассматривается продолжение ее через весь континент. Кстати, тендер на строительство путей выиграло ОАО «РЖД». Взвесив все аргументы и оценив ситуацию, мы ре-

шили принять участие в тендере на изготовление 60 вагонов для египетских железных дорог и еще в декабре прошлого года подали конкурсную документацию.

— С кем пришлось конкурировать?

— В конкурсе приняли участие два претендента — ЗАО «Трансмашхолдинг» в лице Тверского вагоностроительного завода и местная вагоностроительная компания «Симаф» в союзе с итальянской компанией «Келлер». Анализ конкурсных предложений дает основание рассчитывать на то, что решение будет принято в нашу пользу, поскольку преимущества очевидны, поэтому мы уже приступили к детальной проработке всех технических моментов.

— Но ведь с технологической точки зрения вагоны для жаркой Африки — это совершенно новая продукция для тверских вагоностроителей...

— Отмечу, что вагоны для Египта будут изготавливаться из нержавеющей стали, что сегодня могут предложить далеко не все производители этой продукции. Безусловно, с ин-

женерной точки зрения предстоит изменить очень многое. Прежде всего принципиально отличается подход к температурному режиму: у нас одна из главных задач состоит в том, чтобы сохранить в вагоне тепло, а в Египте, напротив, удержать прохладу, обеспечивая +20-22 градуса, когда за окном температура поднимается до 60 градусов, а это, поверьте, гораздо сложнее, и добиться этого можно лишь благодаря современным разработкам. Корректировать предстоит не только систему кондиционирования, но и многое другое — от тележки, которая рассчитана на более узкую колею, до отделочных материалов, используемых в производстве.

— Насколько зарубежные контракты способны повлиять на загруженность завода работой?

— Основным потребителем наших вагонов, безусловно, остается ОАО «РЖД». Тем не менее мы продолжаем работать со странами СНГ, поставляя вагоны в Белоруссию, страны Балтии, Украину и Казахстан, где, кстати, в свое время были закуплены в больших количествах китайские вагоны — многие из них сегодня простаивают по разным причинам. Для нас это шанс восстановить те объемы поставок вагонов в Казахстан, которые были раньше. Возвращаясь к нашим «африканским планам», отмечу, что по условиям контракта первая партия вагонов — 27 штук — должна быть изготовлена уже в этом году и в декабре поставлена заказчику. Помимо тендера на поставку пассажирских вагонов первого и второго класса, а также VIP-вагонов в феврале 2010 года мы вышли еще на один конкурс и намерены предложить египетским национальным железным дорогам свои услуги по выпуску 20 вагонов-электростанций. Это принципиально новая, но интересная для нас продукция, с которой мы сможем выйти на рынки многих африканских стран.

Наталья КОЗЛОВСКАЯ

Ничье старье

Десятки школ и детских садов, тысячи квартир подключены к электросетям, которые никому не принадлежат, а значит, по десять и более лет никем не обслуживаются

Систему электроснабжения нередко сравнивают с кровеносной системой человека, обеспечивающей его жизнедеятельность: если где-то возникает проблема, нарушения происходят во всем живом организме. Сравнение, безусловно, справедливое. С той только разницей, что система электроснабжения в отличие от человеческого организма все же в подавляющем большинстве случаев предусматривает возможность отключения проблемного участка с целью, чтобы он не влиял на работу остального комплекса. В нормальных условиях это действует четко: отключили аварийный участок, провели необходимые ремонтные работы и снова включили его в систему — все довольны и нет проблем. Так, собственно, чаще всего и происходит. По сведениям филиала ОАО «МРСК Центра» — «Тверьэнерго», время ликвидации повреждений в среднем по итогам 2009 года составляло 5,7 часа, что более чем в два раза меньше аналогичного

показателя 2008 года. Даже при самых сложных инцидентах специалисты Тверьэнерго стараются в течение нескольких часов восстановить электроснабжение потребителей, а затем устранить все недостатки на сетях и оборудовании, которое находится на балансе филиала ОАО «МРСК Центра» — «Тверьэнерго». А если не находится? Причем не только на балансе Тверьэнерго, но и любой другой организации.

Сегодня на карте энергоснабжения Тверской области немало «темных пятен» в виде сотен километров ничейных, или, говоря официальным языком, бесхозяйных сетей и подстанций. Многие из них пребывают в таком состоянии с момента развала промышленных и сельскохозяйственных предприятий, за счет которых они в свое время строились. К этим сетям порой подключены целые поселки со всей их инфраструктурой, как, например, в поселках Изоплит и Озерки Конаковского района. Впрочем, бесхозяйные сети есть едва ли не в каждом районе, и рано или поздно они дадут о себе знать, причем чаще всего в самый неподходящий момент. Совсем недавно в очередной раз гром грянул в Вышневолоцком районе.

Субботним вечером в поселке Горняк и деревне Терелесово погас свет. Тут же остановились котельная и насосная станция на артезианской скважине. Около 900 жителей оказались в обесточенных квартирах без света, тепла и воды. Оставаться в таком положении люди могли бы достаточно долго, поскольку сбой случился в электросетях, где фактически нет хозяина. Из-за короткого замыкания на подстанции 35/6 кВ, которая ранее принадлежала Терелесовскому карьероуправлению, а сейчас стоит на балансе банкротящегося предприятия ОАО «ТЭК» и почти год не обслуживается, отключился высоковольтный трансформатор. Кстати, подстанции в Горняке, от которых запитаны котельная и насос артезианской скважины, не принадлежат даже банкроту, а попросту уже много лет остаются бесхозяйными.

Для восстановления электроснабжения поселка Горняк главе Вышневолоцкого района Алексею Пантюшкину пришлось обратиться в главное управление МЧС РФ по Тверской области и в производственное отделение филиала ОАО «МРСК Центра» — «Тверьэнерго» Вышневолоцкие электрические сети, являющегося структурным под-



РЕВИЗИЯ

Бесхозяйное имущество запущено настолько, что даже для поддержания его в рабочем состоянии нужно вкладывать массу сил и средств.

разделением Тверьэнерго. Силами Тверьэнерго аварийно ликвидировали — электро-, тепло- и водоснабжение было восстановлено.

На этот раз чрезвычайная ситуация не обернулась катастрофой. Во многом благодаря слаженной и оперативной работе всех служб, а также тому, что на момент аварии за окном было градусов 4-5 мороза, а не 20-25, как буквально всего лишь за неделю до этого. Но где гарантия, что подобное не повторится снова? Нет такой гарантии! Тем более что только с начала года восстанавливать работу подстанции в Горняке специалистам ПО «Вышневолоцкие сети» приходилось уже дважды.

Впрочем, чему удивляться: бесхозяйное имущество старое, изношенное практически на 80, а то и более про-

центров, крайне запущенное. Даже для того чтобы сохранить работоспособность этого оборудования, в него надо вкладывать массу сил и средств. Понятно, что это возможно лишь при условии, что имущество обретет хозяина. Так, как в прошлом году его обрели электросети в Красном Холме, Андреаполе, поселке Радченко Конаковского района, в пгт. Жарковский, в п. Славное Торжокского района и СПК «Маловасилевский» Кимрского района, в поселках Красный Май и Борисово Вышневолоцкого района, где за их эксплуатацию и обслуживание взялось Тверьэнерго.

По словам заместителя директора по техническим вопросам — главного инженера филиала ОАО «МРСК Центра» — «Тверьэнерго» Алексея Галкина, в настоящее время в

целом по области выявлено около 120 энергообъектов, бесхозяйность которых может обернуться для жителей как минимум затянными бытовыми проблемами. Тем более что бесхозяйные участки сетей встречаются даже там, где их, казалось бы, не может быть в принципе. Например, от работы такого ничейного участка зависит электроснабжение детского сада, школы, больницы и жилого сектора в п. Молоково. Комментарии, как говорится, излишни...

Не хочется даже думать о том, чем такая заброшенность может обернуться в любую минуту. Остается уповать только на то, чтобы не случилось неожиданностей, при которых придется подключать к решению проблем МЧС и другие организации области.

Наталья КОЗЛОВСКАЯ