

СОТРУДНИЧЕСТВО

Второе дыхание

ВХОЖДЕНИЕ КАЛУЖСКОГО ЗАВОДА ПУТЕВЫХ МАШИН И ГИДРОПРИВОДОВ В ГРУППУ «СИНАРА» ДАСТ НОВЫЙ ИМПУЛЬС РАЗВИТИЮ НЕ ТОЛЬКО ЭТОГО ПРЕДПРИЯТИЯ, НО И ВСЕЙ ОБЛАСТИ

В год 140-летнего юбилея старейшее машиностроительное предприятие Калуги живёт в ожидании перемен. Месяца не прошло, как ОАО «Калужский завод путевых машин и гидроприводов» вошло в холдинг Группы «Синара». Значительные средства инвестируются в модернизацию и дальнейшее развитие предприятия.

Путевые машины из Калуги известны во многих странах. Уникальность выпускаемой здесь техники позволила предприятию пережить трудные времена и сохранить главную его ценность – кадровый костяк и дружный коллектив. Удивительно добрую атмосферу, взаимовыручку, особое душевное тепло и единство отмечают как партнёры и коллеги, так друзья и родные здешних работников. А ещё про этот коллектив говорят: «Эти люди соберут и отладят всё что угодно». Такова оценка их мастерства. Они хранят имя своего завода – патриарха и пионера путевой техники.

В свой юбилейный год «Калугапутьмаш» выходит на новый виток развития. Завод сменил владельца, отныне он входит в состав компании «Синара – Транспортные машины». Чтобы отметить это событие и переход завода в новое качество, сюда прибыл губернатор Калужской области Анатолий Артамонов, председатель Совета директоров Группы «Синара» Дмитрий Пумпянский и делегация ОАО «РЖД» во главе с Давидом Киржнером. И было замечено, что завод-ветеран словно ждал, когда на него обратят внимание, всегда был готов к приёму высоких гостей.

Он поразительно опрятен, и это не показушная чистота.

Главный гость и экскурсанта сегодня – Анатолий Артамонов, который не впервые на этом производстве. Конечно, от него не скрылись и проблемы – дефицит кадров высокой квалификации, возраст работников и устаревшие технологии. О неравнодушии и заинтересованности губернатора в улучшении ситуации говорит яркий эпизод: стоит неподдалёку оригинальное изделие заводчан – «модуль сопровождения Путьник-10», очень нишевый, востребованный строителями вагончик для перевозки путейцев. Технические параметры на уровне, можно не сомневаться, а вот дизайн его кузова оставляет желать лучшего. Анатолий Артамонов, лукаво прищурившись, замечает: «А нельзя сделать ему кабину поинтереснее, посовременнее, более обтекаемую и узнаваемую, с крупным читаемым логотипом завода и названием?» «Конечно, можно, нужно, – поддержали предложение заводчане, – сами так хотели!»

Делегацию ознакомили с производством универсальных путевых машин ПУМА-2012, складочных кранов, планировщиков РПБ-01. После осмотра цехов руководство области, дирекция холдинга и представители РЖД поделились впечатлениями от увиденного, своим мнением по поводу будущего завода и его коллектива.

Генеральный директор холдинга «Синара – Транспортные машины» Евгений Гриценко рассказал о той роли, которая отводится предприятию в составе компании. Основным потребителем продукции «Калугапутьмаш» было и оста-



ТЕХНИЧЕСКИЙ ДИРЕКТОР ОАО «КАЛУГАПУТЬМАШ» СЕРГЕЙ ТИМКО, ГУБЕРНАТОР АНАТОЛИЙ АРТАМОНОВ И ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ГРУППЫ «СИНАРА» ДМИТРИЙ ПУМПЯНСКИЙ В ОДНОМ ИЗ ЦЕХОВ ЗАВОДА

ётся ОАО «РЖД». Нынешний объём производства будет утроен к 2018 году за счёт его модернизации, а также перехода от штучного к серийному выпуску новых видов продукции. Это позволит увеличить выручку завода с двух с половиной миллионов рублей в год до шести с половиной. На «Калугапутьмаше» реализуется комплексная инвестиционная программа по модернизации производства. Общая сумма инвестиций до 2015 года составит почти 1,5 млрд руб.

Многие виды производимой в Калуге продукции не имеют

конкурентов в мире. Например, складочный кран. То же можно сказать и о машинах ПУМА, вакуумно-уборочной машине, планировщике РПБ-01. До 2018 года предполагается развернуть

ростное движение, 400-кубовая снегоуборочная машина и ряд других видов техники.

Коротко, но по существу выступил заместитель начальника департамента технической

Главных задач две: предприятие должно быть успешным в бизнесе и достойной зарплата его работников

производства и тех перспективных машин и складочных комплексов, которые уже разработаны заводом. Это комплексы для укладки «бархатного пути», складочный кран для стрелочных переводов под высокоско-

политики ОАО «РЖД» Давид Киржнер. Он оценил заслуги заводчан в многолетнем сотрудничестве с РЖД и заметил, что Группа «Синара» обладает уникальным опытом организации современных производств

по выпуску инновационной техники, соответствующей лучшим мировым образцам. В качестве примера привёл разработку грузового электровоза с асинхронным двигателем «Гранит» (серия 2ЭС10). «Эта машина выпускается в кооперации с фирмой «Сименс», но по своим эксплуатационным и техническим характеристикам «Гранит» опережает все лучшие немецкие аналоги. Такую же высокую оценку могут дать и лодиночные тепловозы ТЭМ7А и ТЭМ14, которые на сегодняшний день являются лучшими машинами, работающими на РЖД», – сказал Давид Киржнер. По его мнению, вхождение завода «Калугапутьмаш» в холдинг СТМ послужит эффективному развитию и сохранению лидерских позиций компании в производстве железнодорожной техники.

Анатолий Артамонов, с точки зрения губернатора, изложил своё видение будущего завода и области. «Главных задач всего две: предприятие должно быть успешным в бизнесе и работникам должна выплачиваться достойная зарплата», – сказал он. Это всё. Больше ничего не требуется, никаких обременений для бюджета предприятия не будет. Не будет таких неожиданных предложений,

как, например, «построить за свой счёт детский садик», и тем более двусмысленных требований – «поддержать футбольную команду». «Стабильная работа предприятия – залог стабильного наполнения

бюджета области», – поясняет механизм взаимодействия её руководителей. А уже область, в свою очередь, берёт на себя обеспечение всей социальной сферы – строительство и содержание учреждений медицины и образования, жилья и дорог. «Более того, мы сейчас воочию убедились в недостатке квалифицированных рабочих, сварщиков, например», – сказал губернатор. «А ведь область в своё время создавала центры обучения кадрового персонала для поддержки промышленности. Сначала такая программа была реализована в интересах фармакологии, потом – автомобильных предприятий, для этих сфер в области было подготовлено свыше 10 тыс. работников. Значит, пришло время заняться машиностроением», – заключил Анатолий Артамонов.

Конечно, большие проекты в бизнесе не возникают внезапно, всё просчитывается заранее, но ответное предложение председателя Совета директоров Группы «Синара» Дмитрия Пумпянского прозвучало именно как душевный отклик на эти слова губернатора. Он заявил: «Мы предлагаем разработать и подписать соглашение о стратегическом сотрудничестве Группы «Синара» и области. Это позволит концентрировать наши производственные и трудовые ресурсы там, где это более всего необходимо для нужд региона». Нетрудно догадаться, что Анатолий Артамонов такое предложение охотно принял. Более благоприятный итог встречи трудно было предположить. Что же, «Калугапутьмаш», в путь!

АРТУР БЕРЗИН,
СПЕЦ. КОРР. «ГУДКА»
КАЛУГА

Тенденция

Дальний уголь

Благодаря интенсивному развитию инфраструктуры РЖД в Восточном полигоне в последние годы возможности перед угольщиками по вывозу продукции в страны АТР значительно расширились. О непосредственном влиянии снятия инфраструктурных ограничений на погрузку говорят показатели работы крупнейшего в регионе Ваннинского балкерного терминала.

Рекорды за инфраструктуру

В последние годы объём перевозки угля на экспорт в Дальневосточный федеральный округ стремительно растёт.

«В период с 2010 по 2013 год объём перевозки угля вырос более чем в 1,5 раза и в 2013 году составил 52,8 млн тонн. При этом большая часть экспортного угля ориентирована на страны Азиатско-Тихоокеанского региона», – отметил эксперт-аналитик отдела исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Александр Слободяник.

По словам эксперта, в 2013 году более 40% экспортного угля в страны АТР было переработано Ваннинским балкерным терминалом СУЭК (ЗАО «Дальтрансуголь», ДТУ).

О том, что перевозки продолжают расти, свидетельствуют показатели работы терминала в 2014 году: по итогам марта 2014 года Ваннинский балкерный терминал погрузил на суда 1 млн 680 тыс. 256 тонн, а 1 апреля за сутки были отгружены 113 тыс. тонн угля. В компании отмечают, что это рекордные показатели погрузки за все время работы терминала. Таким образом, терминал полностью вышел на возможности годовой перевалки более чем 20 млн тонн, но мощности порта позволяют расти и дальше. Увеличение объёмов перевалки связано с развитием угольного рынка и ростом спроса на твёрдое топливо в странах Азиатско-Тихоокеанского региона, в самом ДТУ отмечают, что рекорды их погрузки, безусловно, являются,

кроме того, следствием проведенной в 2013 году модернизации оборудования порта, его качественной подготовки к эксплуатации в зимний период и развития железнодорожной инфраструктуры, ведь терминал имеет прямой выход на две независимые железнодорожные магистрали – Транссибирскую (Транссиб) и Байкало-Амурскую (БАМ), по которым он связан со всеми точками России.

«Очень довольны темпами роста пропускной способности Восточного полигона РЖД. Только благодаря тому, что РЖД провели строительство Кузнецовского тоннеля, обеспечив пропускную способность до 29 пар в сутки, Ваннинский балкерный терминал СУЭК смог выгрузить рекордные объёмы. Надеемся, что и в дальнейшем РЖД за счет развития инфраструктуры будут способствовать росту грузовой перевозки в порты Дальнего Востока», – сказал заместитель генерального директора, директор по логистике СУЭК Денис Илатовский.

Расшивка БАМа в помощь

ОАО «РЖД» действительно в последние годы сделало упор на развитие железнодорожной инфраструктуры в Восточном полигоне. «Расшивается» участок БАМа с самой высокой загрузкой – это Комсомольск-на-Амуре – Высокогорная. Срок его реконструкции – 2016 год, но львиная доля работ уже выполнена. Прежде на этом участке действовал только Старый Кузнецовский тоннель длиной лишь 413 метров, в конце 2012 года вдобавок к нему был запущен в эксплуатацию новый Кузнецовский тоннель длиной 3,89 км, пролегающий в обход Кузнецовского перевала. Он позволил значительно расширить мощности и перевала, и напряжённый участка Комсомольск-на-Амуре – Высокогорная.

«Кузнецовский перевал был одним из самых сложных участков восточного БАМа, для преодоления которого приходилось делить



Открытие Кузнецовского тоннеля

грузовые составы, чтобы снизить вес. Новый тоннель и железнодорожный обход Кузнецовского перевала позволяют перевозить ежегодно 29,7 млн тонн грузов», – рассказал начальник высокогорной дистанции пути Дальневосточной железной дороги Дмитрий Логинов.

Проведенные работы позволили увеличить скорость на участке Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань почти на три километра в час и средний вес грузовых поездов – до 5600 тонн. Кроме того, среднесуточная пропускная способность и средний пробег локомотива на этом полигоне стали выше, сократилось число используемых в работе локомотивов, отсюда экономия топлива и эксплуатационных расходов.

«Реконструкция тоннеля позволила увеличить пропускную способность данного участка. Это было барьерное место, мы везли меньший тоннаж груза: по старому тоннелю везли 4600 тонн, по новому везем 5600 тонн. При этом мы сократили эксплуатационные расходы на тепловозную тягу и увеличили провозную способность данного участка. Теперь есть возможность идти сквозными поездами без остановок для смены

локомотива, целым составом до выгрузки в Ванино», – сказал Дмитрий Логинов.

Программа реконструкции этого сложного участка продолжает реализовываться: строятся развязки, двухпутные вставки, ремонтируются действующие станции.

«Мы исключили ограничения скорости движения по лимитирующим перегонам, особенно там, где применялась и частично применяется сегодня технология подталкивания грузовых поездов локомотивами. По всем главным путям обеспечен безостановочный пропуск поездов повышенных веса и длины. К этой технологии шли пять лет», – отметил главный инженер Дальневосточной железной дороги Владимир Крапивный.

Модернизация инфраструктуры сразу сказывается на погрузке. В первом же полугодии после открытия нового Кузнецовского тоннеля, по данным Владимира Крапивного, на станцию Ванино под выгрузку было перевезено грузов на 32% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, в том числе рост объёмов перевозок каменного угля составил 160%, нефти и нефтепродуктов – 100,9%, чёрных металлов – 333%. О незамедлительном влиянии снятия инфраструктурных ограничений на погрузку говорят и показатели

работы Ваннинского балкерного терминала, который сейчас обеспечивает примерно 70% грузовой перевозки в направлении Ванино – Советская Гавань, за три года перевалка возросла более чем в полтора раза, и мощности порта позволяют расти дальше. Только в феврале этого года среднее число выгруженных вагонов в день составило 719, что эквивалентно 18 млн тонн. Все это хороший пример рационального развития инфраструктуры в стране.

Прогнозы

По данным ИЭРТ, в соответствии с «Генеральной схемой развития железнодорожного транспорта ОАО «РЖД» на период до 2020 года», принятой в апреле 2013 года, суммарные объёмы перевозок грузов в сообщении с портами и сухопутными переходами Дальнего Востока вырастут к уровню 2011 года в 1,7 раз – до 127,9 млн тонн, с наибольшим приростом ожидаются грузопотоки на подходах к Ванино-Совгаванскому транспортно-промышленному узлу: к 2015 году – с ростом в 2,3 раза, до 41,3 млн тонн, к 2020 году – в 3,2 раза, до 58,1 млн тонн. Потенциал развития пропускной способности на этом участке – с 29 до 35 пар в сутки. Кроме того, научно-технический совет ОАО «РЖД» подтвердил повышение весовой нормы поездов до 6300 тонн с перспективой до 7100 тонн.

Программа на прирост

На недавнем заседании правительства РФ «О долгосрочной программе развития угольной промышленности России на период до 2030 года» министр энергетики Александр Новак заметил, что откорректированные прогнозные ориентиры добычи угля изменены в сторону повышения.

«Мы прогнозируем увеличение объёмов добычи к 2030 году до 480 млн тонн в оптимальном варианте, в том числе в Кузбассе – с 203 млн тонн до 238 млн тонн, в Байкальском регионе – с 37 млн тонн

до 52 млн тонн, в Дальневосточном федеральном округе – с 33 млн тонн до 75 млн тонн, в Восточной Сибири без Байкальского региона угледобыча вырастет с 8 млн тонн до 90 млн тонн», – заявил Александр Новак.

Что касается экспорта, то в новой редакции долгосрочной программы развития угольной промышленности он вырастет на 70 млн тонн, при этом изменится соотношение в западном и восточном направлениях в сторону последнего. Отрасли поставлена задача не только сохранить позиции на рынке Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), но и увеличить долю российского угля с 6% до 15%.

«Весь прирост придётся на восточное направление, в то время как поставки на атлантический рынок не изменятся. Увеличение поставок на рынок Азиатско-Тихоокеанского региона связано, как известно, с быстрым ростом спроса. По прогнозам международных агентств, к 2030 году угольный рынок вырастет в Азиатско-Тихоокеанском регионе в 1,5 раза», – заметил министр энергетики.

Угольщики рассчитывают на развитие железнодорожной инфраструктуры. По словам министра энергетики, за счёт развития железнодорожного транспорта на Восток будут направлены дополнительные объёмы из Кузбасса – порядка 36 млн тонн, ещё 50 млн тонн будет экспортироваться с новых российских дальневосточных проектов.

Что дальше

Объёмы вывоза продукции месторождений полезных ископаемых Восточного полигона на 2020 год определены в размере 113,2 млн тонн (по «Генеральной схеме развития железнодорожного транспорта ОАО «РЖД» на период до 2020 года»), в связи с чем суммарный рост грузонапряженности на участках Транссиба прогнозируются в 1,1–1,2 раза к 2020 году, на участках БАМа – до 2,4 раза против уровня 2012 года.

«В настоящее время проходит этап дополнительного согласования долгосрочных планов развития угольной отрасли. Поэтому имеющиеся проекты развития БАМа и Транссиба учитывают грузопотоки, запланированные в действующей редакции стратегии развития угольной отрасли», – сказал руководитель департамента исследований железнодорожного транспорта ИПЕМ Владимир Савчук.

По его словам, в случае увеличения прогнозируемых объёмов перевозок угля на экспорт необходимо будет сделать соответствующие корректировки планов развития железнодорожного транспорта.

«Возможно, целесообразно проработать дополнительное технико-экономическое обоснование развития эффективных специализированных технологий перевозки угля с применением вагонов увеличенного габарита и грузоподъемности с увеличением веса поездов, с учетом затрат на модернизацию инфраструктуры транспорта общего и необщего пользования, локомотивного хозяйства, оценки эксплуатационных затрат высоконапряжённой инфраструктуры и срока возврата инвестиций», – заметил он.

Развитие Восточного полигона сети железных дорог: перегон Междуреченск – Тайшет и расширение БАМа и Транссиба особенно уделины и в Стратегии развития угольной отрасли России, которая была утверждена председателем правительства на заседании 3 апреля. Первоочередные мероприятия по развитию железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона – Транссиба и БАМа – для полного обеспечения перевозок определены по минимальному варианту с общей суммой инвестиций около 562 миллиардов рублей, из них средств государственной поддержки – 260,1 миллиарда, а инвестиционная составляющая ОАО «РЖД» до 2020 года – 301,6 миллиарда рублей.

Лия САТТАРОВА