

# На инновационных рельсах

**Тверской вагоностроительный завод открывает новую страницу в истории своего развития. Ее будут отличать три «и»: инновации, инициативность и импортозамещение**

Тверской вагоностроительный завод (ОАО «ТВЗ» входит в состав ЗАО «Трансмашхолдинг») широко известен как крупнейшее в России и странах СНГ предприятие по производству пассажирских вагонов локомотивной тяги, а также целого ряда вагонов специального назначения. В течение многих лет завод выстраивал свой производственный процесс в соответствии с потребностями основного заказчика — и по количеству вагонов, и по их номенклатуре: в стратегии развития российских железных дорог ОАО «РЖД» до 2030 года предусмотрено ежегодное обновление 1200 вагонов — ТВЗ провел модернизацию и вышел на такие объемы производства; появилась потребность в двухэтажных вагонах — завод создал их с нуля. Поэтому неудивительно, что когда изменилась макроэкономическая ситуация и принципы финансирования железнодорожной отрасли, мощности тверского машиностроительного гиганта оказались незагруженными.

Нынешний год выдался для вагонзавода особенно непростым. Жить по инерции и ждать, когда экономическая ситуация изменится в лучшую сторону, завод не мог себе позволить. Нужно было оперативно осваивать новую технику и новые рынки.

И Тверской вагоностроительный завод доказал, что не боится даже радикальных перемен. Решительным шагом вперед для ТВЗ стал инновационный электропоезд — первый в новом семействе электропоездов, создаваемых Трансмашхолдингом. Сегодня вагоностроители Верхневолжья фактически совершают маленькое производственное чудо: проект и прототип поезда ЭГ2Тв были созданы за считанные месяцы, а до конца года будет построен опытный состав из пяти вагонов, который отправится на испытания и сертификацию.

Выглядит электропоезд действительно футуристично — дизайн его экстерьеров и интерьеров разработан ведущим испанским агентством, имеющим опыт работы с мировыми лидерами железнодорожного машиностроения. Но различия с привычными нам электричками не только внешние: с точки зрения конструктивных особенностей ЭГ2Тв тоже очень отличается от своих предшественников. Невооруженным взглядом заметно, что поезда этого семейства обеспечивают совершенно другой уровень комфорта. Это прежде всего широкий дверной проем (1,4 м вместо сегодняшних 1,25). Отсутствие тамбуров значительно облегчает перемещение пассажиров даже в часы пик. А комфортность температуры обеспечивают воздушные завесы у дверей. Важно, что поезд приспособлен для людей с ограниченными возможностями здоровья — путеше-



**Решительным шагом вперед для ТВЗ стал инновационный электропоезд — первый в новом семействе электропоездов, создаваемых Трансмашхолдингом. Сегодня вагоностроители Верхневолжья фактически совершают маленькое производственное чудо: проект и прототип поезда ЭГ2Тв были созданы за считанные месяцы, а до конца года будет построен опытный состав из пяти вагонов, который отправится на испытания и сертификацию.**



ствие в нем не доставит никакого дискомфорта гражданам с особыми потребностями.

Принципиально новым является и уровень безопасности поезда, созданный тверскими вагоностроителями. Впервые на пригородных поездах российского производства применяются крэш-системы, которые поглощают часть энергии при столкновении и таким образом уменьшают вероятность травмирования пассажиров. Вагоны оснащены системами видеонаблюдения — как снаружи, так и внутри салонов. На подвижном составе установлены бо-

лее эффективные дисковые тормоза, эта технология тоже впервые применяется на пригородном электротранспорте.

Разумеется, для современного транспорта комфорт и безопасность пассажиров являются важнейшими характеристиками, но делать ставку только на эти два качества в ущерб экономичности, в которой заинтересованы заказчики, производители не могут. На Тверском вагоностроительном заводе особое внимание всегда уделялось оптимизации затрат на ремонт и эксплуатацию выпускаемой продукции, и поезд ЭГ2Тв, ес-

тественно, не стал исключением в этом плане. Так, здесь установлен асинхронный привод двигателя, который позволяет увеличить межремонтные сроки, снижает затраты на содержание подвижного состава. Важный момент с точки зрения энергосбережения: в поезде регулируется подача наружного воздуха в зависимости от количества пассажиров, что помогает экономить ресурсы, затрачиваемые на микроклимат. В вопросе экономии энергоресурсов, улучшения скоростных характеристик большую роль сыграла оптимизация массы тары вагона. Нержаве-

ющий корпус, инновационные материалы и множество других «секретов» производства позволили увеличить срок службы поезда до сорока лет.

Начать поставки ЭГ2Тв Тверской вагонзавод готов уже в 2015 году. А что касается географии распространения и сфер использования, то здесь возможности нового электропоезда превосходят все аналоги. Тверские вагоностроители изначально создавали базовую модель, на основе которой можно будет строить поезда для различных сфер применения и разных регионов эксплуатации. В разной конфигурации поезд может выполнять функции городского электрического транспорта, обслуживать пригородные и межрегиональные маршруты расстоянием в 200-300 км. Составность поезда может варьироваться от 3 до 14 вагонов — в зависимости от интенсивности пассажиропотока. А учитывая, что ЭГ2Тв российская разработка, внесение изменений в техническую документацию в соответствии с пожеланиями заказчиков куда менее проблематично, чем при выпуске техники, разработанной за рубежом.

Еще один принципиальный момент, о котором нужно упомянуть, — отечественная составляющая поезда. Это особенно важно в сегодняшней непростой геополитической ситуации. Сейчас с возможностями России отказаться от импорта говорит вся страна. У ТВЗ, надо отметить, уже нарабатан опыт импортозамещения при строительстве вагонов, и при создании новой продукции это обязательно учитывается. Например, пока в конструкции ЭГ2Тв детали, выпущенные за рубежом, составляют порядка 25%. Однако ТВЗ планирует по многим позициям переходить на продукцию отечественного производства. Технические требования уже отправлены на российские предприятия, и при серийном выпуске зависимость производства от иностранных поставщиков будет сведена к минимуму.

И последнее, на чем стоит заострить внимание. Поезд ЭГ2Тв — это инициативная разработка ТВЗ. То есть завод самостоятельно создает и выводит на рынок новый продукт. Причем в рекордно короткие сроки. Параллельно с этим на заводе создаются новые двухэтажные вагоны для дневных поездов — с креслами для сидения, новые багажные и почтово-багажные вагоны, а также в сотрудничестве с ПК «Транспортные системы» собираются современные низкопольные трамваи.

Опираясь на опыт Тверского вагонзавода, можно сделать один оптимистичный вывод. Если даже в такой, казалось бы, консервативной и высокозатратной отрасли, как машиностроение, можно в рекордно короткие сроки переориентировать производство и минимизировать зависимость от зарубежных производителей, то и в других сферах экономики инновационность и импортозамещение вполне могут стать основой для качественных перемен. А в конечном итоге даже снять с России «клеймо» сырьевой державы.

**Елена ЛАЗУТКИНА**