



Сорокин М. А.,
директор ООО «Инжиниринговая компания «Восток»

НЕЗАВИСИМЫЙ ВЗГЛЯД НА ПРОБЛЕМЫ ТЯГОВОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ УКРАИНЫ

Рассмотрены вопросы создания, обновления и модернизации подвижного состава на этапе реформирования железнодорожной отрасли. Приведены рекомендательные советы для выхода из сложившейся ситуации.

Все общество с нетерпением ожидает практических шагов по модернизации ключевых отраслей экономики. Железная дорога — один из элементов транспортной инфраструктуры. Отсутствие обобщенных экспертных данных о положении дел в локомотивном секторе побудило нас самостоятельно проанализировать ситуацию. Ведь оказывая инжиниринговые услуги в сфере проектирования локомотивов, наша компания должна согласовывать стратегию своего развития с отраслевыми тенденциями.

Участие в Международной партнерской конференции EuroTrain-2015, которая состоялась в июне во Львове, подтвердило наше мнение об отсутствии системного подхода к управлению отраслью. На сегодня в Украине осталось лишь два предприятия, имеющих потенциал выпуска данной продукции, — ПАО «Крюковский вагоностроительный завод», который выпускает вагоны и электропоезда, а также ГП «НПК Электровозостроение» (ДЭВЗ), который выпускал локомотивы для железных дорог Украины.

В 90-е годы ДЭВЗ выпустил грузо-пассажирский электровоз постоянного тока ДЭ1 (изготовлено 40 шт.), а также грузопассажирский электровоз переменного тока ДСЗ, созданный совместно с концерном Siemens (к 2008 году изготовлено 18 штук,

вместо плановых 100). Также был запланирован совместный проект по выпуску двухсистемного локомотива ДС4, однако финансирование было остановлено. Реальной причиной стал конфликт интересов администрации УЗ и руководства завода, официальное обоснование — плохие эксплуатационные характеристики ДСЗ. Как любая новая машина, ДСЗ имеет ряд недостатков, но главная причина кроется в отсутствии системы технического обслуживания и контроля условий эксплуатации. Это подтверждает факт вывода из эксплуатации 14 локомотивов ДСЗ, которым нет еще и 10 лет. Стоимость каждого локомотива на момент выпуска составляла около 22 млн грн. Такое отношение к оборудованию усугубляет финансовые проблемы отрасли. Одна из причин сложившейся критической ситуации — отсутствие диагностического оборудования для обслуживания микропроцессорных систем управления, ведь при реализации программы закупки новых локомотивов этот вопрос был упущен. В результате — завод на грани банкротства, а УЗ без новых машин. Ситуацию также осложняют попытки модернизации Днепропетровских локомотивов ДЭ1 на базе Львовского локомотиворемонтного завода, которые ведутся без согласования с производителем и при отсутствии

актуального пакета конструкторской документации. Такие действия — прямое нарушение авторских прав и правил безопасности движения на железнодорожном транспорте. Кроме того, ремонтное предприятие не может выпустить соответствующую эксплуатационную и ремонтную документацию, что вызовет дальнейшие проблемы с обслуживанием данного подвижного состава. Таким образом, наносится колоссальный материальный ущерб государству неэффективными решениями.

Как построить Украинские локомотивы?

1. Запретить приватизацию и провести акционирование ГП «НПК Электровозостроение». Передать изготовителю для восстановительного ремонта выведенные из эксплуатации машины ДСЗ. Разработать проекты модернизации электровозов ДЭ1, ДСЗ и организовать их реализацию на базе завода. Наличие заказов повысит инвестиционную привлекательность ДЭВЗ, а также появится возможность продать часть акций по разумной цене с целью привлечения инвестиций для дальнейшей модернизации производства.

2. Определить необходимый для УЗ модельный ряд локомотивов, исходя из потребностей рынка. Сформулировать и опубликовать технические требования к ним.

3. Выбрать из числа мировых лидеров стратегического партнера для сотрудничества в сфере локомотивостроения. Ключевым критерием отбора считать возможность организации производства микропроцессорных систем управления и преобразовательной техники на одной из промышленных площадок страны. Это станет современной технологической базой железнодорожной отрасли. Запустить сборочное производство двухсистемных локомотивов, с локализацией не менее 80%, на мощностях ПАО «Крюковский вагоностроительный завод» и ГП «НПК Электровозостроение». Объем выпуска должны составлять 40–45 локомотивов в год. Большие объемы производства возможны только при наличии внешних рынков сбыта.

Меры повышения эффективности работы локомотивного хозяйства.

1. Внедрить систему управления жизненным циклом изделия, что позволит иметь актуальную ремонтную и эксплуатационную документацию в разрезе каждого номера локомотива и приведет к снижению эксплуатационных издержек, оптимизации процесса работы с поставщиками, даст инструментальный сквозной контроль за технологическими, проектными и снабженческими процедурами.

2. Создать проектно-конструкторское бюро преобразовательной и микропроцессорной техники для участия в проектах модернизации и выпуска нового подвижного состава, городского и регионального электротранспорта.

3. Организовать ремонтно-диагностический центр для обслуживания преобразовательной и микропроцессорной техники.

4. Капитальные ремонты подвижного состава и его компонентов должны производиться только на предприятии-изготовителе, если оно расположено на территории Украины. В других случаях, все работы следует проводить на специализированных ремонтных предприятиях или сервисных центрах.

5. Прекратить ведение проектов модернизации локомотивов на базе депо и передать эту работу специализированным ремонтным предприятиям.

6. Обязать все проекты по модернизации сопровождать выпуском ремонтной и эксплуатационной документации, что в разы повысит качество технического обслуживания.

Также необходимо провести модернизацию научно-технического сектора УЗ, используя передовые технологии в IT, проектной и образовательной сферах (об этом в следующих публикациях).

На наш взгляд, эти шаги позволят отрасли выйти на передовые позиции функционирования в Европе, минув стадию проб и ошибок.

Правильный путь — это привлечение технологий и создание на этой базе собственного подвижного состава, а не покупка готового оборудования иностранных компаний. При правильном подходе, через два-три года реально приступить к выпуску новых локомотивов, а уже через год — выполнять самостоятельно проекты модернизации действующего подвижного состава.

Скептики скажут, что на все нововведения денег нет, и единственный путь — это кредитные или лизинговые иностранные программы, но это лишь углубит экономическую и технологическую зависимость от иностранных компаний. Наш ресурс — это оптимизация процессов управления и эксплуатации, а также государственная поддержка, вплоть до целевой денежной эмиссии.

Наша компания обладает экспертными знаниями во многих вопросах, описанных выше, и готова делиться своим профессиональным опытом. Мы открыты для общения и сотрудничества с любыми предприятиями, органами власти, учебными заведениями и прогрессивно мыслящими людьми в интересах нашей страны. **Локомотив**

Материал получен 07.07.2015

ШАНОВНІ ПРОФЕСОРИ, ВИКЛАДАЧІ, СТУДЕНТИ ТА СПІВРОБІТНИКИ УНІВЕРСИТЕТУ!

Міністерство інфраструктури України щиро вітає колектив і ректорат Українського державного університету залізничного транспорту з його 85-річчям.

За цей час університет перетворився на знаний в Україні та світі навчально-науковий центр, педагогічний колектив і випускники якого зробили вагомий внесок у розвиток залізничної галузі країни. Університет виховав чимало кваліфікованих фахівців, у розробках яких зацікавлені не тільки українські, а й іноземні підприємства.

Сьогодні університет є одним із провідних навчальних закладів України, де готують нові покоління спеціалістів залізничного транспорту. Саме їхні знання наразі вкрай потрібні для реформування галузі. Реформа означає не лише зміни в устрої та роботі залізниць, а й у підході до роботи самих залізничників. Тому зараз потрібні добре підготовлені кадри нової формації — енергійні, сміливі та ефективні. Упевнений, що вихованці університету, які мають ідеї та потенціал для їх утілення, стануть потужним рушієм змін. Саме завдяки новій генерації професіоналів в Україні запрацює нова, клієнтоорієнтована залізниця, що матиме всі шанси на повноправну інтеграцію в європейську транспортну мережу.

У цей святковий день зичу колективу університету плідної праці на благо України, а кожному з вас — миру, добра, благополуччя й успіхів у реалізації планів.



*Із повагою,
Заступник міністра інфраструктури України
М. П. Снітко*